TABLE DES TRANSPORTS SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE : EXAMEN PAR LES INTERVENANTS DU RAPPORT SUR LES OPTIONS DE LA TABLE DES TRANSPORTS SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Préparé par :

George Matheson
Marbek Resource Consultants

Avril 2000

Table des matières

LISTE DES ACRONYMES

SOMMAIRE i

1. INTRODUCTION 1-1

1.1 Contexte général 1-1
1.2 Consultations des intervenants 1-1
1.3 À propos du présent document 1-5

2. SOMMAIRE DES THÈMES ET MESSAGES PRINCIPAUX 2-1

2.1 Principales conclusions 2-1
2.2 Thèmes et messages complémentaires 2-3

3. SOMMAIRE DES OBSERVATIONS 3-1

3.1 Mesures convergentes 3-1
3.2 Programmes de mesures 3-5
3.3 Instruments économiques 3-44
3.4 Autres enjeux 3-48
3.5 Synthèse 3-51

4. POINTS DE VUE RÉGIONAUX 4-1

5. CONCLUSION 5-1

ANNEXES (Documents distincts)

Annexe A Résumé des séances (incluant la liste des participants et des copies des exposés)
Annexe B Sommaire des présentations écrites (incluant des copies des présentations)

TOUS LES RAPPORTS RELATIFS AUX CONSULTATIONS DES INTERVENANTS DE LA TABLE DES TRANSPORTS SERONT DISPONIBLES AUX ADRESSES SUIVANTES :

Anglais : www.tc.gc.ca/envaffairs/english/ttableconsultations
Français : www.tc.gc.ca/envaffairs/francais/consulttablet/

LISTE DES ACRONYMES

Généralités

CMCE	Consommation moyenne de carburant par entreprise
COV	Composé organique volatile
DPA	Provision pour les coûts en capital
GDT	Gestion de la demande de transports
GES	Gaz à effet de serre
GNC	Gaz naturel compressé
GNQ	Gaz naturel liquéfié
IDHP	Injection directe sous haute pression
EVL	Ensemble de véhicule plus long
OEM	Constructeur de matériel
ONGE	Organisation non gouvernementale de l'environnement
PE	Protocole d'entente
PNGV	Partnership for New Generation Vehicles
STI	Système de transport intelligent
T. N-O	Territoires du Nord-Ouest
TLR	Train léger sur rail
VLT	Véhicule loisir travail
VCER	Véhicule à coefficient élevé de remplissage
VCR	Véhicule à carburant de remplacement
VDR	Véhicule à deux roues
VGN	Véhicule au gaz naturel
VTT	Véhicule tous terrains

Organismes

ACC	Alliance canadienne du camionnage
ACCR	Association canadienne des carburants renouvelables
ACCV	Association canadienne des constructeurs de véhicules
APTA	Atlantic Provinces Trucking Association
CAA	Association canadienne des automobilistes
CCMM-CNTU	Conseil Central du Montréal Métropolitain
CNGVA	Canadian Natural Gas Vehicle Alliance
CPATF	Canadian Partnership for Alternative Transportation Fuels
CRASH	Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière
CTPA	Commission des transports des provinces de l'Atlantique
FEESP-CNTU	Fédération des employées et employés des services publics
ICPP	Institut canadien des produits du pétrole
MTA	Manitoba Trucking Association
RNCan	Ressources naturelles Canada
STA	Saskatchewan Trucking Association
STO	Société de transport de l'Outaouais
TTC	Toronto Transit Commission
WCEL	West Coast Environmental Law Association

SOMMAIRE

Introduction

Après avoir terminé le Rapport sur les options, la Table des transports a organisé une série de consultations des intervenants en février 2000. Ces consultations avaient les objectifs suivants :

- Obtenir les observations d'une vaste gamme d'intervenants régionaux et du secteur sur le Rapport sur les options, évaluer les mesures recensées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, et examiner leurs répercussions.

- Consigner les vues et observations du secteur et des régions dans un *Document complémentaire* distinct (présent document).

Près de 400 intervenants ont participé aux séances de consultation. Des participants, 38 % venaient du secteur de l'industrie, 31 % de tous les paliers de gouvernement et 31 % de groupes d'intérêt. La Table a entendu plus de 80 exposés officiels de ces participants, ainsi que des discussions et dialogues prolongés.

Le présent *Document complémentaire* se veut une synthèse des résultats du processus de consultations. En outre, les vues et renseignements qui y sont inclus reflètent les commentaires des participants. Aucune vérification de l'exactitude ou de la pertinence des renseignements précis donnés n'a été effectué par la Table des transports.

Le Rapport sur les options ne sera pas révisé à la suite des consultations. Le présent *Document complémentaire* sera plutôt présenté aux ministres des transports et au Secrétariat national du changement climatique, afin qu'ils l'étudient en parallèle avec le Rapport sur les options.

Thèmes et messages principaux

Les séances de consultation ont clairement fait la preuve que les intervenants appuyaient l'objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports. La plupart des intervenants sont prêts à agir et souhaitent participer. En bref, on constate un soutien notable aux efforts visant à tirer profit des travaux de la Table, ainsi qu'une ferme volonté de commencer à intervenir concrètement.

Presque tous les intervenants ont estimé que le Rapport sur les options constituait un bon point de départ; nombre des mesures individuelles qui y sont présentées sont largement appuyées. Les commentaires reçus indiquent qu'il ne fait aucun doute que certaines des mesures de la Table pourraient être adoptées pour une intervention précoce, et qu'elles bénéficieraient d'un appui notable si elles étaient mises en oeuvre en coopération avec les intervenants.

En dépit des commentaires généraux, certains des intervenants croient que le Rapport des options ne va pas assez loin pour régler, de façon adéquate, le problème des émissions de gaz à effet de serre. À l'opposé, un certain nombre d'intervenants argumentent que les prévisions des coûts sont exagérément optimistes, et qu'une étude plus approfondie est nécessaire avant de procéder à la mise en oeuvre des mesures.

Le manque de données préoccupe nombre de participants. Ils étaient en général en accord avec l'opinion de la Table, selon laquelle l'amélioration des données et l'approfondissement des analyses seront nécessaires au cours des mois à venir, de manière à combler cette lacune importante.

Tout au long des consultations, les interlocuteurs ont déclaré à maintes reprises que le besoin de leadership était crucial. Ces intervenants estiment que le leadership doit provenir non seulement des divers paliers de gouvernement, mais également du secteur privé. Une réponse proactive de tous les secteurs est nécessaire pour résoudre les enjeux liés au changement climatique dans le secteur des transports.

L'appel au leadership était accompagné d'un appel à une coopération accrue entre les divers paliers de gouvernement, les divers gouvernements et les autres parties prenantes, les groupes d'intervenants et les prestataires de services de transport.

Il était également admis généralement que la réduction des gaz à effet de serre devait être placée dans le contexte plus vaste des transports durables, et que nombre des mesures proposées par la Table devront être mises en œuvre pour assurer la viabilité des transports, et non seulement la réduction des GES. Une stratégie intégrée et une diversité de mesures sont requises (aucune initiative prise isolément ne permettra de régler la question).

Les intervenants demeurent fortement intéressés par le dialogue et la consultation. Ces activités, combinées à des analyses judicieuses et à des décisions éclairées, sont nécessaires pour maximiser les avantages et minimiser les coûts du programme de réduction des GES du Canada, dans le secteur des transports.

Sommaire des commentaires relatifs aux mesures

Voici un bref sommaire qui récapitule les principaux commentaires des intervenants sur les mesures de réduction des GES proposées dans le secteur des transports :

- ***Éducation et sensibilisation :*** Les intervenants de toutes les villes ont relevé le besoin crucial d'activités précoces et suivies d'éducation et de sensibilisation du public, en rapport avec le changement climatique et les transports. La sensibilisation fait la promotion du changement de comportement (même si cette activité effectuée isolément ne suscitera pas les changements requis) et elle pourrait contribuer au soutien des mesures stratégiques du gouvernement.

- ***Utilisation du terrain :*** Un grand nombre de participants se sont dits préoccupés par l'exclusion de la planification de l'utilisation du terrain du mandat de la Table. Au cours de toutes les séances, il a été recommandé d'intégrer l'utilisation du terrain et les transports. Il semble exister un consensus quant à la nécessité d'intégrer pleinement les enjeux reliés à l'utilisation du terrain aux programmes de mesures proposés dans le domaine des transports (particulièrement les mesures relatives aux passagers).

- ***Programme « transport de passagers » :*** Dans le cas du transport de passagers, les observations des intervenants appuient les efforts visant à réduire la demande de transport, à remplacer les modes de transport à fortes émissions de GES par des options moins polluantes, et à réduire les émissions de chaque mode de transport. Les intervenants estiment qu'il est très urgent de mettre en œuvre les mesures fortement prioritaires. Le soutien manifesté était optimal à l'égard des volets suivants : mesures importantes et intégrées visant les transports en commun; efforts de gestion de la demande de transport; renforcement des liaisons ferroviaires interurbaines; et initiatives précises parmi lesquelles les laissez-passer de transports en commun sans taxe et les infrastructures pour piétons et bicyclettes.

- ***Programme « infrastructure du réseau routier » :*** Dans le cas des infrastructures routières, on constate un appui notable à l'application et à la réduction des limites de vitesse, qui représentent collectivement environ les deux tiers du potentiel de réduction des GES, pour toutes les mesures du programme analysées. Les commentaires appuient également la plupart des autres mesures les plus prometteuses, prometteuses ou moins prometteuses proposées par la Table, les avis relatifs aux voies réservées aux VCER étant partagés et certains intervenants formulant des réserves à l'égard des systèmes de transport intelligents (STI).

- ***Programme « transport de marchandises » :*** Dans le cas du programme transport de marchandises, nombre de participants se sont dits préoccupés par l'absence apparente de mesures relatives au transfert modal. Les mesures visant à encourager le renforcement de la coopération et du transport intermodal sont largement appuyées. Certains intervenants recommandent également des mesures plus « musclées » pour provoquer des transferts intermodaux importants. Sinon, les participants étaient généralement favorables aux mesures les plus prometteuses et prometteuses de la Table, à l'exception des mesures relatives aux camions plus longs, qui faisaient l'objet d'une forte opposition, mais qui étaient également appuyées par d'autres intervenants.

- ***Programme « véhicules routiers et carburants » :*** Quant au programme véhicules routiers et carburants, les intervenants se sont prononcés à la fois sur les mesures d'efficacité et les mesures reliées aux carburants de remplacement. En ce qui a trait à l'efficacité, l'industrie automobile n'endosse pas nécessairement les objectifs de consommation de carburant, et elle s'oppose aux taxes avec remise, mesures qui, selon elle, sont inefficaces et dispendieuses. Tous les autres commentaires reçus à propos de ces mesures étaient favorables, certains intervenants soutenant que l'objectif harmonisé de réduction de 25 % des émissions n'était pas suffisant. En ce qui a trait aux mesures *reliées*

aux carburants de remplacement, l'information fournie par les intervenants souligne le potentiel de contribution important de chacune des technologies de carburant de remplacement à la réduction des GES. Certains intervenants ont affirmé que le Rapport d'options sous-estime ce potentiel, alors qu'à l'opposé, l'industrie pétrolière croit qu'il le surestime. La plupart des commentaires soulignent également l'importance des mesures d'incitation afin d'encourager le développement de certains carburants de remplacement. Des commentaires concernant les avantages liés aux améliorations relatives aux carburants conventionnels ont également été reçus.

- ***Programme « émissions hors route » :*** La Table a reçu très peu de commentaires sur le programme émissions hors route. Les intervenants ont admis que tant les véhicules et équipements que leur fonctionnement offraient des possibilités, mais ils n'ont formulé que des indications limitées.

- ***Taxes sur les carburants :*** L'opinion des intervenants sur le thème de l'augmentation des taxes sur les carburants était partagée. Toutefois, à l'échelle du pays, on a constaté un solide soutien à l'égard de la réservation d'au moins une partie des taxes sur les carburants pour financer les systèmes et les infrastructures de transport (particulièrement pour les modes à faibles émissions de GES, ainsi que pour les autres améliorations qui réduisent les émissions de GES).

- ***Autres commentaires :*** Nombre d'intervenants ont souligné que les mesures requises pour réduire de manière significative les émissions de GES nécessitaient des investissements notables et constants dans l'amélioration des services et des infrastructures de transport. Toutefois, les intervenants ont également souligné que cet effort contribuait à nombre d'autres objectifs, hormis la réduction des GES, ce qui inclut la réduction de la pollution atmosphérique et des problèmes de santé, la diminution de la congestion et un système de transport plus viable.

Les observations relatives à chacune des mesures figurent dans le corps du rapport. Par souci de commodité, le tableau ES-1 fournit un index des commentaires, avec référence à la liste des mesures du Rapport sur les options.

Points de vue régionaux

Au cours des huit séances de consultation, les participants ont insisté sur l'importance de tenir compte des ***situations et des facteurs régionaux et locaux uniques***, lors de la conception et de la mise en œuvre des initiatives de réduction des GES dans le secteur des transports. Cela renvoie aux différences tant entre régions et provinces qu'au sein de chacune d'entre elles. À de nombreux emplacements, on a spécialement mentionné l'importance de tenir compte des ***besoins des utilisateurs des transports des secteurs nordiques et ruraux (y compris agricoles)***.

En dépit des situations et des contextes uniques, à l'échelle du pays, les participants ont également souligné qu'il ***existait des possibilités dans tous les secteurs*** et qu'on pouvait tirer de nombreux ***profits du partage des expériences entre les différentes compétences***. Par exemple, il a été souligné que les mesures qui convenaient aux grandes villes pouvaient également être pertinentes dans d'autres secteurs (villes plus modestes et collectivités rurales) et nombre de participants ont souligné l'importance de faire la preuve de l'utilité d'une mesure dans un secteur pour justifier son application à plus grande échelle.

Tableau ES-1 - Index des mesures de la Table

PROGRAMME « TRANSPORT DES PASSAGERS »			PROGRAMME « INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER »		
MESURES LES PLUS PROMETTEUSES		**Page**	**MESURES LES PLUS PROMETTEUSES**		**Page**
A 20	Laissez-passer de transports en commun sans taxe	3-12	B 10	Feux de signalisation adaptatifs	3-19
A 5L	Télétravail	3-9	B 15	Autorisation électronique des véhicules commerciaux	3-19
A 16H	Cours de conduite	3-15	B 9	Gestion des incidents	3-19
B 14	Carte à puce dans les transports en commun	3-7	B 4	Application des limites de vitesse en vigueur	3-18
A 7	Covoiturage	3-9	A 15	Synchronisation des feux de signalisation	3-21
D 1	Mesures d'efficacité en aviation	3-12	**MESURES PROMETTEUSES**		
G 8	Code de pratique – traversier	3-16	B 8	Voies réservées aux véhicules à coefficient élevé de remplissage (VCER)	3-21
MESURES PROMETTEUSES			B 16	Systèmes de contrôle des véhicules évolués	3-19
A 4H	Prix des transports en commun	3-7	B 11	Information des voyageurs	3-19
A 3H	Amélioration des transports en commun	3-7	B 6	Revêtement des routes plus fréquent	3-21
B 12	Repérage automatique de véhicules de transport public	3-7	**MESURES MOINS PROMETTEUSES**		
A 2H	Infrastructure de transports en commun	3-7	B 13	Péages électroniques	3-19
A 1L	Marche à pied et bicyclette	3-13	B 7	Chaussées rigides (ciment)	3-20
A 10L	Prix des stationnements (Toronto, Montréal, Vancouver)	3-9	B 5	Réduction de la limite de vitesse à 90 km/h	3-18
A 6L	Covoiturage volontaire	3-9	B 3	Frais d'utilisation des routes	3-21
G 4	Traversiers au gaz naturel	3-16			
MESURES MOINS PROMETTEUSES					
A 14	Mise hors service anticipée des véhicules	3-15			
A 10H	Tarification des stationnements	Voir A 10L			
A 8	Tarification des routes urbaines	3-9			
A 6H	Covoiturage obligatoire	Voir A 6L			
B 1	Subventionnement des autobus interurbains	3-11			
A 13	Inspection et entretien des véhicules	3-12			
MESURES IMPROBABLES					
B 2	Trains à grande vitesse (Québec-Windsor)	3-11			
A 9	Prime d'assurance véhicule basée sur la distance	(3-13)			
D 2	Remplacement anticipé des aéronefs	3-12			
D 3	Limitation de l'activité des transports aériens	3-12			
Autres mesures improbables non traitées					

PROGRAMME « TRANSPORT DE MARCHANDISES »				PROGRAMME « VÉHICULES ROUTIERS ET CARBURANTS »		
MESURES LES PLUS PROMETTEUSES		**Page**		**MESURES PROMETTEUSES**		**Page**
F 10	Formation des chauffeurs de camions	3-28		H 8A	Amélioration de l'efficacité des camions lourds	3-34
G 7	Code de pratiques, transport maritime	3-30		H 9	Transports en commun, autobus – systèmes évolués/carburants de remplacement	3-38
MESURES PROMETTEUSES				H 5B	Programme d'incitatifs pour l'éthanol – augmentation de la capacité max.	3-37
F 1L	Camions plus longs, trains doubles, Rocheuses	3-27		H 2A	Initiative d'acquisition, parcs de VCR	3-38
F 1H	Camions plus longs, trains doubles autoroutes à péage	3-27		H 8B	Acquisition de VCR, camions lourds	3-38
F 8C	Mise au rebut accélérée des camions (cinq ans)	3-28		H 1BL	Objectifs – harm. : 25 % de mieux par rapport à l'objectif actuel d'ici 2010	3-32
E 7	Augmentation de la provision pour les coûts en capital, wagons de marchandises	3-29		H 7B	Infrastructure de carburants de remplacement – propane	3-37
E 6	Augmentation de la provision pour les coûts en capital, locomotives pour trains de marchandises	3-29		H 7C	Infrastructure de carburants de remplacement – gaz naturel	3-37
F 6	Lubrifiants pour camions	3-25		**MESURES MOINS PROMETTEUSES**		
F 2B	Limitation de la vitesse des camions à 90 km/h	3-25		H 10D	Taxation avec remise – harmonisation	3-33
F 3	Adaptation de la charge des camions	3-25		H 3A	Incitatifs à l'achat de véhicules, 30 % des meilleurs de la catégorie	3-35
MESURES MOINS PROMETTEUSES				*Autres mesures moins prometteuses non traitées*		
E 3	Transport ferroviaire, GLL, configuration double	3-30		**MESURES IMPROBABLES**		
E 5	Dispositions réglementaires des États–Unis sur les NOx	3-30		H 10C	Taxation avec remise – harmonisation	Voir H 10D
Autres mesures moins prometteuses non traitées				H 5A	Incitatifs, capacité de l'éthanol (faible)	Voir H 5B
MESURES IMPROBABLES				H 1AL	Objectifs – harmonisés : 2 % par an par rapport à l'objectif actuel	Voir H 1BL
Divers	Mesures de transfert modal route-rail	3-23		H 1AH	Objectifs « réels » - harmonisés, 2 % par an par rapport à la moyenne réelle du parc	Voir H 1BL
C 2, 5, & 6	Mesures de transfert modal rail-maritime	3-25		H 10A	Taxation avec remise – Canada seulement	Voir H 10D
E4A, B & C	Mesures d'électrification de chemins de fer	3-29		H 10B	Taxation avec remise – Canada seulement, avec introd. graduelle	Voir H 10D
F 11	Formation des chauffeurs de camion dans le domaine du ralenti	3-25		H 1BH	Objectifs – harmonisés : 25 % d'ici 2010 par rapport à la moyenne réelle du parc	Voir H 1BL
Autres mesures improbables non traitées				H 1C	Objectifs – Canada seulement : 2 % par an	Voir H 1BL
PROGRAMME « ÉMISSION HORS ROUTE »				H 1D	Objectifs – Canada seulement : 25 % d'ici 2010	Voir H 1BL
MESURES PROMETTEUSES				H 2B	Parc de véhicules à haut rendement énergétique	3-34
				H 3B	Incitatifs à l'achat, 40 % des meilleurs de la catégorie	Voir H3A

K 1	Normes d'efficacité énergétique	3-33 (pas de commentaires précis)		*Autres mesures improbables non traitées*		
K 2	Campagnes de sensibilisation du public					
K 3	Mesures volontaires					

1. INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE GÉNÉRAL

Dans le cadre du Processus national sur le changement climatique, 16 « tables thématiques » réunissant de multiples intervenants ont été mises sur pied dans le but de préciser et d'évaluer les options de réduction des gaz à effet de serre au Canada. Ce processus fait suite au protocole de Kyoto négocié en décembre 1997 qui, une fois ratifié, obligera le Canada à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport à leurs niveaux de 1990, au cours de la période 2008-2012.

La Table des transports a été parrainée par les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux des transports. Le transport constitue un secteur important, étant le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre, avec 25 % du total des émissions du Canada en 1997. Si les tendances actuelles se poursuivent, les niveaux des émissions résultant des activités de transport devraient, en 2010, excéder de 32 % les niveaux de 1990, et en 2010, de 53 %.

La Table des transports a identifié et analysé un éventail de mesures entraînant progressivement des réductions d'émissions de gaz à effet de serre au sein de ce secteur. Les résultats de ces travaux sont présentés dans le Rapport sur les options, qui a été soumis aux ministres des Transports et au Secrétariat national du changement climatique. Ce document sera pris en compte, tout comme les commentaires des autres Tables, au fur et à mesure que le Canada élabore sa stratégie nationale sur le changement climatique.

La consultation à grande échelle des intervenants a facilité la rédaction du Rapport sur les options. La Table des transports elle-même est composée d'un groupe de 25 représentants d'un vaste éventail d'organismes. La Table a constitué un certain nombre de sous-groupes composés de 120 intervenants et consulté nombre d'autres organismes et particuliers dans le cadre de son analyse. Des séances d'information ont également été organisées dans plusieurs villes canadiennes, faisant appel à environ 350 intervenants, ministres provinciaux et membres de la Table.

1.2 CONSULTATIONS DES INTERVENANTS

Une fois le Rapport sur les options terminé, la Table des transports a organisé une série de consultations des intervenants, avec les objectifs suivants :

- Obtenir les observations d'une vaste gamme d'intervenants régionaux et du secteur sur le Rapport sur les options, évaluer les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports mises en évidence, et examiner leurs répercussions.
- Réunir les observations et les vues des régions et du secteur dans un *Document complémentaire* distinct (présent document).

Comme il avait été prévu à l'origine, le Rapport sur les options ne sera pas révisé à la suite des consultations. Le présent *Document complémentaire* sera plutôt soumis aux ministres des

Transports et au Secrétariat national du changement climatique, afin qu'il soit pris en compte parallèlement au Rapport sur les options.

De réels efforts ont été déployés pour faire participer un éventail représentatif d'intervenants ayant un intérêt pour les transports. Plus de 1 100 groupes et particuliers ont été invités à participer aux séances, sur la foi de leur expertise connue, de leur intérêt pour le domaine, ou des répercussions potentielles des options sur leur secteur ou région. (À noter que les consultations ne visaient pas à solliciter tous les points de vue du grand public. Ces consultations élargies relèvent du Secrétariat national du changement climatique.)

Des réunions ont été organisées dans huit villes canadiennes en février 2000 :

Vancouver, 7 février 2000	Toronto, 17 février 2000
Calgary, 9 février 2000	Montréal, 21 février 2000
Regina, 10 février 2000	Halifax, 23 février 2000
Winnipeg, 15 février 2000	St. John's T.-N., 24 février 2000

La Table a produit des résumés de séance de chaque rencontre. Ces documents figurent en annexe A du présent rapport. De plus, les participants et d'autres intervenants ont été invités à faire parvenir des commentaires écrits sur le Rapport sur les options. Toutes les présentations reçues avant le 27 mars 2000 inclusivement sont résumées en annexe B.

Un ordre du jour type a été suivi lors de chacune des huit séances de consultation; il a toutefois été adapté aux besoins propres à chaque ville (selon le nombre de participants et de présentations). Voici les principaux points de l'ordre du jour :

Mot de bienvenue et présentation	
Observations préliminaires	Présentées par les coprésidents de la Table, et suivies de questions
Présentations des intervenants	Présentations préparées, limitées à 15 minutes par organisme, suivies d'une période de questions et de discussions. Le nombre de présentations variait de deux à 19, selon les villes.
Pause repas (la plupart des villes)	
Discussions de groupes	Discussions en petits groupes, basées sur les programmes de mesures de la Table (passagers, transport de marchandises, etc.). Chaque groupe a étudié les questions thématiques suivantes[1] : Quelles sont les mesures proposées dans le Rapport sur les options qui sont les plus prometteuses pour votre région?

1 La première réunion de consultation, tenue à Vancouver, a donné lieu à l'étude d'une série préliminaire de questions, qui ont été révisées en fonction de l'expérience et des suggestions des participants, pour en arriver à la présente formulation.

	Quelles mesures additionnelles faudrait-il étudier?
	Pour une mise en œuvre réussie, quelles mesures faudrait-il regrouper?
Rapports des sous-groupes	Séance plénière, les rapports étant présentés par les porte-parole de chaque groupe.
Mot de la fin	Résumé par le coprésident des principaux thèmes et messages entendus durant la séance.

Le tableau 1.1 présente le nombre d'intervenants, ventilé par villes. Au total, près de 400 intervenants provenant d'un vaste éventail d'organismes ont assisté aux séances. La Table a entendu plus de 80 présentations formelles de ces participants, ainsi que des discussions et un dialogue à grande échelle.

De cinq à dix membres de la Table des transports ont également participé à chaque séance. Les deux coprésidents, Ron Sully (sous-ministre adjoint de Transports Canada) et Ken Ogilvie (directeur général de Pollution Probe), ont assisté à toutes les réunions et un noyau de quatre membres de la Table (Michael McNeil, Johanne Gélinas, Tony Taylor et Mark Nantais) a participé à au moins la moitié des séances. Des membres émérites du secrétariat de la Table remplissaient les fonctions de personnes-ressources et George Greene de RFI Eco-Strategies (François Bregha à Montréal) animaient les séances.

Tableau 1.1
Participation des intervenants aux consultations

Groupe d'intervenants		Vancouver	Calgary	Regina	Winnipeg	Toronto	Montréal	Halifax	St. John's	Total	Pourcentage
Industrie											
	Transport ferroviaire	2	2	1	2	2	1	0	0	10	
	Transport par autobus	0	1	0	1	2	2	0	0	6	
	Transport en commun - prestataires	3	1	1	1	7	10	2	0	25	
	Transport aérien	1	3	1	0	0	2	0	1	8	
	Camionnage	0	3	1	2	2	1	1	0	10	
	Transport maritime	3	0	0	0	0	3	0	0	6	
	Automobile	2	2	1	1	9	4	2	2	23	
	Carburants	4	5	0	0	7	5	2	0	23	
	Équipement, infrastructure et services publics	3	1	2	2	4	4	1	1	18	
	Utilisateurs divers (agriculture, foresterie, construction, mines)	7	4	2	2	1	1	1	1	19	
	Sous-total	*25*	*22*	*9*	*11*	*34*	33	9	*5*	*148*	38.1%
Pouvoirs publics											
	Municipal et Régional	5	7	8	3	4	9	3	4	43	
	Provincial	5	7	9	10	4	10	8	5	58	
	Fédéral	1	2	0	5	4	3	1	2	18	
	Sous-total	*11*	*16*	*17*	*18*	*12*	*22*	*12*	*11*	*119*	30.7%
Groupe d'intérêts											
	Environnement	3	4	1	1	2	8	7	2	28	
	Collectivité et groupes d'utilisateurs	5	3	4	1	10	4	1	2	30	
	Enseignement	3	4	1	3	5	3	3	0	22	
	Entreprises/Commerces/ Associations	5	2	1	1	5	8	3	3	28	
	Syndicat	0	1	3	1	1	1	0	1	8	
	Autochtones	0	1	1	0	0	0	0	0	2	
	Autres	1	1	0	0	1	0	0	0	3	
	Sous-total	*17*	*16*	*11*	*7*	*24*	*24*	*14*	*8*	*121*	31.2%
	TOTAL:	**53**	**54**	**37**	**36**	**70**	**79**	**35**	**24**	**388**	100.0%
	Nombre total d'invités	**150**	**213**	**103**	**93**	**162**	**206**	**104**	**129**	**1160**	

1.3 À PROPOS DU PRÉSENT DOCUMENT

Le présent *Document complémentaire* présente une synthèse des résultats des huit réunions de consultation ainsi que des présentations écrites. Le reste du présent document est structuré comme suit :

- La section 2 donne un bref aperçu des thèmes et messages principaux qui sont ressortis des consultations.
- La section 3 fournit un sommaire détaillé des observations relatives aux différentes mesures, ainsi qu'à un certain nombre d'autres points.
- La section 4 résume les points de vue régionaux complémentaires qui n'ont pas été exprimés dans les débats sur des mesures précises.
- La section 5 présente une brève conclusion sur le processus de consultation.
- Comme nous l'avons souligné précédemment, les annexes A et B (qui font l'objet d'un document distinct) présentent des copies de l'intégralité des sommaires et rapports sur lesquels le présent *Document complémentaire* est basé.

Il convient de noter que les commentaires reçus font référence à des études et autres renseignements factuels. L'information contenue dans le présent rapport est telle qu'elle a été reçue. Aucune vérification de l'exactitude ou de la pertinence des renseignements n'a été effectué par la Table.

2. SOMMAIRE DES THÈMES ET MESSAGES PRINCIPAUX

La présente section souligne les grands thèmes et messages qui sont ressortis des consultations de la Table des transports. Les points résumés ci-dessous sont généraux et il convient de lire également les commentaires plus précis qui figurent dans les sections ultérieures du rapport. Même si une vaste majorité d'intervenants adhéraient à la plupart des points énumérés (à l'exception des points soulignés), cela ne signifie pas pour autant un consensus sur chacun d'entre eux.

2.1 PRINCIPALES CONCLUSIONS

Les séances de consultation ont clairement fait la preuve que les intervenants sont favorables à l'objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports. La plupart des intervenants sont prêts à agir et souhaitent participer. En bref, on constate un soutien notable aux efforts visant à tirer profit des travaux de la Table, ainsi qu'une ferme volonté de commencer à intervenir concrètement.

Presque tous les intervenants ont estimé que le Rapport sur les options constituait un bon point de départ; nombre des mesures individuelles qui y sont présentées sont largement appuyées. Les commentaires reçus indiquent qu'il ne fait aucun doute que certaines des mesures de la Table pourraient être adoptées pour une intervention précoce, et qu'elles bénéficieraient d'un appui notable si elles étaient mises en oeuvre en coopération avec les intervenants.

Le manque de données préoccupe nombre de participants. Ils étaient en général en accord avec l'opinion de la Table, selon laquelle l'amélioration des données et l'approfondissement des analyses seront nécessaires au cours des mois à venir, de manière à combler cette lacune importante.

Tout au long des consultations, les interlocuteurs ont déclaré à maintes reprises que le besoin de leadership était crucial. Ces intervenants estiment que le leadership doit provenir non seulement des divers paliers de gouvernement, mais également du secteur privé. Une réponse proactive de tous les secteurs est nécessaire pour résoudre les enjeux liés au changement climatique dans le secteur des transports.

L'appel au leadership était accompagné d'un appel à une coopération accrue entre les divers paliers de gouvernement, les divers gouvernements et les autres parties prenantes, les groupes d'intervenants et les prestataires de services de transport.

Il était également admis généralement que la réduction des gaz à effet de serre devait être placée dans le contexte plus vaste du transport durable, et que nombre des mesures proposées par la Table devront être mises en œuvre pour assurer la viabilité des transports, et non seulement la réduction des GES. Une stratégie intégrée et une diversité de mesures sont requises (aucune initiative prise isolément ne permettra de régler la question).

Les intervenants demeurent fortement intéressés par le dialogue et la consultation. Ces activités, combinées à des analyses judicieuses et à des décisions éclairées, sont nécessaires pour maximiser les avantages et minimiser les coûts du programme de réduction des GES du Canada, dans le secteur des transports.

2.2 THÈMES ET MESSAGES COMPLÉMENTAIRES

Rapport sur les options

Comme nous l'avons signalé précédemment, la plupart des intervenants estiment que le Rapport sur les options constitue un bon point de départ. Certains d'entre eux estiment également que le rapport ne va pas assez loin (trop timide). Les intervenants qui sont de cet avis sont en faveur de mesures plus musclées et accordent plus d'importance à la restructuration du système de transports (transfert vers des modes plus durables). À l'opposé, un certain nombre d'intervenants argumentent que les prévisions des coûts sont exagérément optimistes, et qu'une étude plus approfondie est nécessaire avant de procéder à la mise en oeuvre des mesures.

Plusieurs interventions semblent indiquer que les estimations du coût et des répercussions sont trop optimistes (à ce jour, l'expérience des programmes révèle un succès limité). À l'opposé, d'autres soutiennent que les effets de synergie renforceront les répercussions et que certaines mesures offrent un potentiel nettement supérieur de réduction des GES que ce que n'indique le Rapport sur les options (en raison des lacunes ou de la piètre qualité des données). Tous les participants conviennent généralement de la nécessité d'améliorer les données.

Court terme ou long terme

La plupart des intervenants sont en faveur d'une vision à long terme. Les mesures qui satisfont à l'objectif de Kyoto pour 2008-2012 sont importantes, mais les mesures qui ont seulement des répercussions à plus long terme ne devraient pas être écartées pour ce motif. Étant donné que le changement de la technologie et des structures nécessite du temps, il nous faut commencer sans tarder.

Nombre d'intervenants étaient également d'avis que le taux d'adoption et de pénétration des technologies nouvelles ou innovatrices pris pour hypothèse dans le Rapport sur les options est trop conservateur (on pourrait atteindre des objectifs plus ambitieux en déployant les bons efforts). Nombre d'idées et de stratégies ont été proposées pour accélérer l'adoption de mesures.

Intégration ou liaison

Des solutions polyvalentes sont requises, en combinant un mélange d'éléments diversifiés dont l'éducation et le changement des comportements, la technologie, et la planification de l'utilisation du terrain. L'intégration des mesures aux stratégies et aux programmes des mesures revêt de l'importance. De plus, l'intégration ou la liaison avec les travaux d'autres tables est essentielle

(particulièrement la Table des municipalités sur l'utilisation du terrain, ainsi que les Tables sur l'industrie et l'électricité).

Avantages et coûts

Les différentes mesures adoptées peuvent avoir des avantages connexes importants qui pourraient inclure notamment l'amélioration de la viabilité et de la qualité de vie des villes, l'amélioration de la santé et de la sécurité, la protection de l'environnement, et plus encore. De plus, les débouchés commerciaux sont importants dans toutes les régions. Les bénéfices découlant des interventions sur le plan du changement climatique, les avantages connexes et le coût du défaut d'agir n'ont pas été encore pleinement quantifiés dans le processus national.

L'harmonisation de certaines mesures avec les mesures américaines est souhaitable, afin de maximiser les avantages et de minimiser les coûts. La compétitivité constitue un enjeu important dans de nombreux domaines, ce qui inclut la compétitivité d'industries précises et la compétitivité internationale du Canada.

Contextes régionaux

Dans chaque région, il existe des possibilités et des mesures qui peuvent être mises à profit ou en application dès aujourd'hui. Il existe également des besoins, des obstacles et des contextes uniques dont il convient de tenir compte. Les caractéristiques régionales importantes incluent la répartition population urbaine/population rurale, l'échelle (p. ex., taille urbaine, distances), les infrastructures existantes, la nature de l'économie, la base de ressources naturelles, les coûts et les avantages connexes prévus. Les différences régionales dans ces domaines soulignent la nécessité de faire preuve de souplesse lors de la mise en œuvre et de répartir équitablement les bénéfices et les coûts.

Perspective

La plupart des intervenants reconnaissent que les initiatives volontaires peuvent offrir une contribution importante, mais nombre d'entre eux soulignent l'expérience relative à ces initiatives, qui fait la preuve qu'elles ne suffisent pas à elles seules. De manière similaire, les opinions sont divergentes quant à la valeur des exigences obligatoires. Un nombre d'intervenants estiment que des exigences réglementaires ciblées sont essentielles à l'accélération des changements du marché et des comportements. Parallèlement, d'autres groupes soutiennent que les mesures obligatoires doivent être une option de dernier recours et qu'elles peuvent retarder les changements du marché. Le rôle relatif des mesures d'incitation et de dissuasion fait également l'objet de débats. Même si la plupart des intervenants conviennent que les mesures d'incitation peuvent jouer un rôle important, l'application des mesures de dissuasion inspire une plus grande prudence.

Éducation/sensibilisation/communication

La sensibilisation du public est une exigence cruciale et le public doit jouer un rôle important dans la réduction des émissions de GES. Même si cette conclusion est largement appuyée, on constate egalement des points de vue divergents : certains intervenants considèrent l'éducation ou la sensibilisation comme une option de remplacement de mesures plus radicales; d'autres les considèrent comme un complément de ces mesures.

Investissements

De nombreux intervenants sont en faveur des investissements dans les infrastructures de transport et l'amélioration des services en rapport avec les options de transport viables, ce qui inclut les transports en commun et les formules nouvelles ou innovatrices. Toutefois, des opinions divergentes ont été formulées quant aux investissements dans les infrastructures routières (certains intervenants soulignent les répercussions directes de l'amélioration du débit de la circulation sur les émissions; d'autres soulignent qu'il en découle un détournement du trafic au détriment des autres modes). Nombre d'intervenants sont en faveur des investissements dans l'approvisionnement en carburant et dans les autres infrastructures requises pour accélérer l'introduction de nouvelles technologies et de carburants de remplacement.

Systèmes de transport

Les investissements dans les systèmes et les infrastructures de transport sont des investissements à long terme. En conséquence, plusieurs intervenants soutiennent qu'il nous faut élaborer une vision intégrée à long terme des transports au Canada qui tienne compte de la réduction des gaz à effet de serre et de la viabilité. Cette vision fournirait un cadre et des lignes directrices au profit de la planification et des décisions courantes en matière de transport.

La plupart des intervenants estiment que le transfert modal et la coopération intermodale offrent un potentiel plus important que ne l'indique le Rapport sur les options. Ces possibilités existent à la fois dans le transport de marchandises et le transport de passagers. La réduction de la demande de transports constitue une priorité importante (au moyen de mesures comme la planification de l'utilisation du terrain, les services de remplacement et la production ou transformation locales des marchandises).

Les politiques contradictoires des pouvoirs publics vont parfois à l'encontre de la réduction des GES. Par exemple, certains intervenants soulignent que la *Loi sur les transports* au Canada s'est traduite par un abandon des lignes ferroviaires, d'où une augmentation des voyages et de l'utilisation de modes de transport caractérisés par de plus fortes émissions de GES.

Instruments financiers et tarification

Les opinions sont divergentes sur le caractère acceptable des nouvelles taxes sur les carburants, mais l'affectation des taxes sur le carburant existantes (et des nouvelles taxes si elles sont adoptées) aux infrastructures de transport, particulièrement pour appuyer la réduction des GES reçoit un vaste appui. Il existe également un intérêt notable pour d'autres mesures liées aux coûts ou à la tarification (laissez-passer de transports en commun, sans taxe, primes d'assurances basées sur la distance, provisions pour coûts en capital, etc.)

3. SOMMAIRE DES OBSERVATIONS

La présente section présente un sommaire détaillé des observations formulées par les intervenants. Le texte est réparti en cinq sous-sections :

- Section 3.1 : Observations relatives à deux nouvelles mesures convergentes (éducation du public et utilisation du terrain)
- Section 3.2 : Observations relatives à chacun des cinq programmes d'options
- Section 3.3 : Observations relatives aux instruments économiques (particulièrement les taxes et la tarification)
- Section 3.4 : Observations relatives aux autres enjeux
- Section 3.5 : Synthèse des observations présentées aux sections 3.1 à 3.4.

La structure coïncide avec l'agencement de l'information dans le Rapport sur les options. En particulier, les sections 3.2 et 3.3 du présent document correspondent respectivement aux sections 5.2 et 5.3 du Rapport sur les options.

Dans chacune des sections qui suivent, les observations des intervenants sont résumées d'un point de vue collectif, le cas échéant. De plus, les observations d'organismes précis sont également résumées individuellement, lorsque cela contribue à éclairer le débat. Dans ces cas, des détails sur les opinions de l'organisme se retrouvent dans le *résumé de séance* pertinent ou dans le *sommaire des présentations écrites* (annexes A et B). Par souci de commodité, le cas échéant, la séance concernée est notée entre crochets après le sommaire des observations.

3.1 MESURES CONVERGENTES

Introduction

La présente section présente le sommaire des observations relatives à deux thèmes qui ont fait l'objet de nombreux commentaires des intervenants et qui ont trait à plusieurs programmes d'options :

- éducation du public et sensibilisation;
- utilisation du terrain et transports.

Aperçu de l'opinion des intervenants

Les intervenants de toutes les villes ont fait état d'un besoin crucial d'***activités précoces et suivies d'éducation et de sensibilisation du public*** au changement climatique et aux transports. L'éventail des publics visés est vaste, incluant par exemple, les enfants ou écoles, les conducteurs, les consommateurs et les décideurs. Dans certaines régions, y compris le Nord, on constate une plus grande soif d'information. Les intervenants étaient fortement en faveur de formules de marketing social, adaptées aux besoins régionaux.

On a constaté également fréquemment chez les participants des réserves quant à l'exclusion de la ***planification et de l'utilisation du terrain*** du mandat de la Table. Il existe de grandes possibilités de réduire les GES en effectuant des choix de planification, particulièrement à long terme. Au cours de toutes les séances, il a été recommandé d'intégrer les questions d'utilisation du terrain aux programmes de mesures de transport proposées.

Observations détaillées sur les mesures

MESURE :	**Éducation et sensibilisation du public**
SOMMAIRE :	**Soutien important des activités d'éducation et de sensibilisation du public, et réclamation de mesures rapides et suivies dans ce domaine**

OBSERVATIONS :

- Les intervenants de toutes les villes ont déclaré que les activités d'éducation et de sensibilisation du public représentaient un besoin crucial. L'éducation et la sensibilisation favorisent le changement des comportements (même si cette mesure ne peut changer à elle seule les comportements) et elles peuvent contribuer à appuyer les mesures stratégiques du gouvernement. Les intervenants étaient fortement en faveur de formules de marketing social, adaptées aux besoins régionaux.
- Le Gaia Group estime que nous devons commencer en déclarant ouvertement que le réchauffement global constitue un problème et qu'il nous faut prendre des mesures sérieuses. (Séance de Regina)
- L'Association canadienne des constructeurs de véhicules automobiles est en faveur d'une série de stratégies de réduction des GES, en commençant par les initiatives volontaires appuyées par un renforcement de la sensibilisation du public. (La plupart des séances et présentations écrites)
- L'Institut canadien des produits pétroliers appuie l'éducation du public et les efforts visant à accroître la sensibilisation. La technologie à elle seule ne suffit pas; la sensibilisation du public est essentielle. (La plupart des séances et présentations écrites)
- L'Association canadienne des carburants renouvelables est d'avis que l'amélioration de la sensibilisation aux options de réduction de GES est importante et elle est en faveur de l'étiquetage des produits écologiques. (Présentations écrites)
- Le Conseil du transport urbain de l'Association des transports du Canada déclare que des programmes suivis et approfondis d'information du public sont requis, en collaboration entre les secteurs publics et privés (et non sous l'égide des paliers supérieurs de gouvernement). (Présentations écrites)
- Les représentants de l'industrie du gaz naturel ont souligné le besoin précis d'améliorer la sensibilisation à la vaste disponibilité du gaz naturel en tant que carburant de transport ainsi qu'à la diversité des véhicules offerts sur le marché. (Plusieurs séances)
- Les représentants de la Nation dénée des Territoires du Nord-Ouest (T. N-O) a souligné que nombre de résidents du Nord n'ont pas accès à Internet; d'autres moyens de communiquer l'information sont également requis. (Calgary)
- L'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick est d'avis que la santé humaine constitue un facteur de motivation des changements de comportements. Il importe de faire le lien entre le changement climatique, les transports, la santé de la population et la pollution, en utilisant des techniques de marketing social axées sur la collectivité. (Séance de Halifax)
- Resource Conservation Manitoba réclame des efforts soutenus de vulgarisation. Les organismes environnementaux non gouvernementaux (OENG) ont un rôle crucial à jouer en rapport avec la vulgarisation auprès du public, mais ils auront besoin d'engagements pluriannuels des pouvoirs publics pour financer leur participation. (Séance de Winnipeg)

- Le Mouvement Au Courant propose de réclamer que les publicités sur l'automobile incluent des mises en garde relatives aux GES similaires aux avertissements qui figurent dans les publicités sur la cigarette. Une campagne de publicité est également requise, éventuellement financée par une taxe sur la publicité des automobiles. (Séance de Montréal; une proposition similaire a été formulée par les participants à la séance de Halifax)
- Nombre d'autres organismes se sont déclarés en faveur des activités d'éducation ou de sensibilisation, y compris SNC-Lavalin, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, Enbridge Consumers Gas et la ville de Calgary.
- Sous-groupes : Les groupes de toutes les villes sont en faveur d'efforts importants et à long terme dans les domaines de l'éducation et de la sensibilisation. Observations complémentaires des divers groupes :
  - Il nous faut un message clair établissant que le changement climatique constitue un problème et il nous faut communiquer ce message aux consommateurs et au public de manière simple et compréhensible.
  - Cet effort doit faire appel à un vaste éventail de participants, c'est-à-dire les gouvernements fédéral et provinciaux et les municipalités, les organismes et les leaders communautaires, ainsi que d'autres partenaires.
  - L'éducation ne sera pas efficace si elle n'est pas combinée à l'amélioration des véhicules et des transports en commun ainsi qu'à d'autres mesures. Il nous faut faire attention à ne pas miser seulement sur le changement de comportements (p. ex., habitudes au volant).
  - Nombre de groupes étaient en faveur d'efforts soutenus de marketing social (à l'image de PARTICIPaction et de la campagne contre le tabagisme de Santé Canada), en mettant l'accent sur les GES en général et sur des thèmes précis comme la circulation, les habitudes au volant et les choix de véhicules des consommateurs (p. ex., consommation, carburants de remplacement).
  - Nombre de groupes ont également souligné l'importance des programmes dans les écoles. Il importe de démarrer les activités d'éducation et de vulgarisation dès l'enfance.
  - La plupart des mesures évaluées dans le Rapport sur les options doivent être mises en œuvre avec une composante éducation du public. Les programmes existants offrent également un mécanisme de communication de l'information (par exemple, programmes d'entretien ou d'inspection des véhicules).
  - Des études de marché sont nécessaires pour comprendre les choix du public en matière de transports. Il nous faut réfléchir à la façon de rendre le message efficace auprès du public (par exemple, en faisant des liens avec la santé).
  - Il importe d'inciter les groupes d'intérêts et les petites collectivités à réduire les gaz à effet de serre par voie d'innovation et de résolution des problèmes. Les petites collectivités répondront en fournissant nombre de bonnes idées.
  - L'éducation du public nécessite également des mesures du rendement et des objectifs, de manière à permettre de vérifier si on est dans la bonne voie.

MESURE :	**Utilisation du terrain et transports**
SOMMAIRE :	**Une forte proportion de participants ont formulé des réserves à l'égard de l'exclusion de la planification de l'utilisation du terrain du mandat de la Table. Insistance sur la nécessité de pleinement intégrer les enjeux reliés à l'utilisation du terrain aux programmes proposés de mesures de transports.**

OBSERVATIONS :

- Des recommandations relatives à l'intégration de la planification de l'utilisation du terrain et des transports ont été formulées lors de toutes les séances. Les commentaires étaient généralement axés sur l'existence de possibilités notables de réduire les GES par voie de choix de planification, particulièrement à long terme.
- Conseil du transport urbain de l'Association des transports du Canada : Le document *New Vision for Urban Transportation* (une nouvelle vision du transport urbain) du Conseil réclame une forme urbaine plus compacte et à vocation mixte. Une stratégie intégrée est essentielle, particulièrement en rapport avec les transports et l'utilisation du terrain. (Présentations écrites)
- TransLink : Le Rapport sur les options passe sous silence l'interdépendance entre les formes urbaines ou la planification et les transports. Les réductions importantes des émissions de GES produites par les déplacements urbains de passagers ne pourront se concrétiser qu'en tant que sous-produits d'une stratégie de gestion de la croissance globale et intégrée. (Séance de Vancouver)
- Ville de Vancouver : Le Rapport sur les options ne présente pas de vision claire de nos attentes, relativement à la ville de l'avenir. Nous voulons des villes où la qualité de vie soit meilleure. Les mesures qui effectuent la promotion des transports en commun auront des retombées bénéfiques limitées si elles ne sont pas liées à la construction de villes améliorées. (Séance de Vancouver)
- Centre international pour le développement durable des villes : La planification de l'utilisation du terrain devrait promouvoir la « construction de quartiers intelligents » où la population peut à la fois vivre et travailler. (Séance de Vancouver)
- Ecology Action Centre : L'utilisation inefficace du terrain constitue le principal problème qui a des répercussions sur la circulation urbaine. Peut-être avons-nous besoin de normes fédérales relativement au zonage? (Séance de Halifax)
- Au nombre des organismes qui soulignent l'importance de la planification urbaine/utilisation du terrain figurent la Sustainable Calgary Society, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, Strathcona County Engineering and Environmental Planning, Resource Conservation Manitoba, le Gaia Group et Better Environmentally Sound Transportation.
- Observations de l'assistance : Les questions d'utilisation du terrain dans les secteurs urbains et ruraux suivent des tendances communes. En Saskatchewan, par exemple, la fermeture des silos à céréales et des écoles élémentaires, ainsi que la construction de magasins de grande surface constituent des tendances qui créent toutes une demande de transports. (Regina)
- Sous-groupes : Les sous-groupes de toutes les villes sont en faveur de mesures relatives à l'utilisation du terrain et aux problèmes connexes (intégration de la planification de l'utilisation du terrain et des transports). Le groupe de *Regina* propose les constructions sur les terrains intercalaires, ce qui inclut des incitatifs visant à dissuader la conversion des parcelles vides en stationnement. Le groupe de *St. John's* est en faveur de la planification d'une manière qui appuie les transports en commun et limite le stationnement. Le groupe de *Winnipeg* propose que les municipalités offrent un crédit d'impôt foncier ou un paiement aux employeurs qui construisent dans les secteurs desservis par les transports en commun. De plus, les problèmes de compétence compliquent la coordination de la planification des transports interurbains et ruraux et de la planification régionale globale de l'utilisation du terrain. Le

groupe de *Calgary* déclare que les liens entre l'utilisation du terrain et les transports constituent un facteur fondamental à prendre en compte dans le transport urbain de passagers et de marchandises. Où est située la demande de marchandises par rapport aux nouveaux réseaux de transport intermodal et de transport de marchandises dans les secteurs urbains?

3.2 PROGRAMMES DE MESURES

La présente section présente les observations des intervenants sur les cinq programmes de mesures élaborées par la Table sur les transports (transport de passagers, infrastructure du réseau routier, transport de marchandises, véhicules routiers et carburants et émissions hors route). Pour chaque programme, le sommaire commence par un *Aperçu des observations des intervenants.* Il est suivi des *Observations détaillées des participants*, présentées sous forme d'une série d'encadrés :

- *Mesures combinées :* Nombre d'intervenants ont recommandé la combinaison de mesures (c.-à-d. l'intégration de la mise en œuvre de certaines mesures). De plus, les observations reçues avaient généralement tendance à regrouper des mesures. Aussi, pour le compte rendu seulement, certaines groupes de mesures ont été traités comme des « grappes » ou combinaisons lors de la présentation des observations des intervenants.

- *Autres mesures :* Pour les autres mesures, les observations résumées dans les pages qui suivent portent sur des mesures individuelles. Ces mesures peuvent être reliées à une ou plusieurs combinaisons, mais elles sont traitées séparément en raison de la nature des observations formulées.

- *Nouvelles mesures :* Pour certains programmes, de nouvelles mesures ont été proposées par les intervenants et détaillées jusqu'à un certain point. Ces nouvelles mesures sont également présentées séparément dans des sommaires sous forme d'encadrés.

L'évaluation de chaque programme se conclut par les *Autres observations* formulées par les intervenants. Cette partie du sommaire pourrait inclure de brefs commentaires sur des mesures précises, dans les cas où la mesure n'a pas fait l'objet de suffisamment d'interventions pour justifier une discussion plus détaillée.

PROGRAMME « TRANSPORT DE PASSAGERS »

Introduction

L'analyse qui suit présente les observations des intervenants sur le programme « transport de passagers » de la Table, et plus précisément sur les mesures suivantes :

- Renforcement des transports en commun dans les secteurs urbains (combinaison)
- Gestion de la demande de transports (combinaison)
- Transport interurbain de passagers (combinaison)

- Mesures d'efficacité en aviation (combinaison)
- Laissez-passer de transports en commun sans taxe
- Infrastructures pour piétons et bicyclettes
- Assurance véhicule basée sur la distance (nouvelle mesure)
- Commission des transports régionale/provinciale intégrée (nouvelle mesure)
- Programme de réduction des trajets des autobus scolaires (nouvelle mesure)
- Véhicules à deux roues (motocyclettes) (nouvelle mesure)
- Nouvelles mesures complémentaires

Aperçu des observations des intervenants

Les observations des intervenants appuient les efforts de ***réduction de la demande de transports, le transfert des modes à fortes émissions de GHS vers des options moins polluantes et la réduction des émissions des différents modes***. Le sentiment qu'il est urgent de mettre en œuvre les mesures les plus prioritaires est largement répandu. Même si les divers intervenants peuvent avoir des opinions divergentes sur la combinaison de mesures adéquate, la plupart sont en faveur du recours à certaines mesures d'incitation (parmi lesquelles les laissez-passer de transports en commun sans taxe ou le subventionnement de certains modes) et nombre d'entre eux sont également en faveur de mesures de dissuasion ou d'exigences obligatoires (parmi lesquelles l'augmentation des prix des stationnements).

Nombre d'intervenants ont souligné que les mesures requises pour que se concrétise une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport de passagers nécessiteront des ***investissements importants et constants*** dans les infrastructures et l'amélioration des services. Toutefois, les intervenants ont également souligné que cet effort contribuait à nombre d'objectifs en complément de la réduction des GES, comme la diminution de la pollution atmosphérique, la réduction des effets sur la santé, la diminution de la congestion et l'amélioration de la viabilité du système de transport.

Les intervenants ont également souligné l'***importance des liens*** entre les mesures qui figurent dans le programme « transport de passagers ». Cela se reflète en partie dans la combinaison de mesures qui suit, mais il existe également d'autres liens (par exemple, entre le transport en commun et la gestion de la demande de transport). Les intervenants ont également insisté sur l'importance des synergies et des liens entre le transport de passagers et les autres mesures. Cela inclut les mesures convergentes (utilisation du terrain et éducation); les mesures faisant partie d'autres programmes (dont les systèmes de transports intelligents et les autres infrastructures routières); ainsi que les mesures relatives à la tarification et aux taxes.

Observations détaillées sur les mesures

GRAPPE :	**Renforcement des transports en commun dans les secteurs urbains.** Cette combinaison de mesures inclut la tarification des transports en commun (mesure A4H du Rapport sur les options), les améliorations du service de transport en commun (A3H), l'infrastructure de transport en commun (A2H), la carte à puce dans les transports en commun (B14), et le repérage automatique de véhicules de transport public. (B12).
SOMMAIRE :	**Soutien important de mesures substantielles et intégrées d'amélioration des transports en commun**

OBSERVATIONS :

- Plusieurs commissions de transports en commun et organismes connexes ont participé à l'exercice (BC Transit, ville de Calgary, ville d'Edmonton, OC (Ottawa-Carleton) Transpo, Syndicat Uni du Transport, Toronto Transit, Société de transport de l'Outaouais (STO) et Agence métropolitaine de transport). Ces organismes appuient les objectifs fondamentaux des mesures relatives au transport en commun ainsi que le rôle important du transport en commun en rapport avec la réduction des GES. Pour que le transport en commun joue ce rôle, il doit constituer une option viable, ce qui signifie souvent l'inversion de la tendance à diminuer le financement, le service et l'achalandage. Observations détaillées : (présentations dans plusieurs villes)
  - Des investissements importants dans les infrastructures de transport en commun sont requis. La municipalité régionale de Halifax déclare que les mesures proposées en rapport avec le transport en commun ne seront pas réalisables si la question du financement, qui constitue la grande priorité du transport en commun, n'est pas résolue. BC Transit, la ville de Calgary, la ville d'Edmonton, OC Transpo, la STO et le Syndicat Uni du Transport sont en faveur de l'affectation d'une partie des taxes sur le carburant prélevées par les gouvernements provinciaux et fédéral aux transports en commun.
  - Les études de marché de la Toronto Transit font la preuve que les améliorations du service sont plus importantes du point de vue de la clientèle que les tarifs et technologies des transports en commun (la ville de Montréal appuie également cette conclusion). Aussi, les mesures d'« amélioration du service de transport en commun » peuvent être classées dans la catégorie des « mesures les plus prometteuses » et la mesure relative aux cartes à puce de transports en commun devrait être déplacée de la catégorie des mesures « les plus prometteuses » dans une catégorie inférieure.
  - Parmi les besoins reliés au service, citons l'amélioration de la fréquence, du caractère pratique, de la souplesse et de l'accessibilité (ce qui inclut des conditions adéquates pour les piétons au début et à la fin de chaque voyage). Les possibilités opérationnelles incluent l'instauration d'un programme obligatoire d'inspection des véhicules et l'achat de véhicules plus économes en carburant.
- Conseil du transport urbain de l'Association des transports du Canada : De nouvelles sources de financement sont essentielles à l'accroissement de l'offre de modes alternatifs (transports en commun, voies cyclables ou pédestres). L'augmentation des frais d'utilisation des routes par les véhicules privés pourrait fournir des recettes importantes. (Présentations écrites)
- Ville de Montréal : L'amélioration des services de transport en commun constitue une mesure fondamentale qui nécessite un financement d'autres sources. Les budgets de la ville ne peuvent financer des améliorations importantes. (Séance de Montréal)
- CCMM-CSN et FEESP-CSN : On prône le réinvestissement systématique dans les transports en commun. Le financement à même l'impôt foncier du fonds d'immobilisation de l'Agence métropolitaine

de transport doit être maintenu et le même principe doit être introduit pour un fonds de dépenses générales. (Séance de Montréal)

- Ecology Action Centre : Les améliorations du transport en commun doivent être considérées comme faisant partie des mesures « les plus prometteuses » plutôt que « prometteuses ». La Table a sous-estimé les avantages des améliorations du transport en commun. Nombre de coûts des transports axés sur l'automobile n'ont pas été pris en compte, ce qui inclut la perte d'immeubles du patrimoine et d'espaces publics, les coûts en matière de santé et la réduction des terres agricoles et des habitats de la faune. (Séance de Halifax)
- Strathcona County Engineering and Environmental Planning et Transport 2000 appuient l'amélioration du transfert des passagers entre les aéroports, les autobus interurbains, le train, les trains légers et les autobus urbains. (Présentations écrites)
- Selon M. Mark Bunting, une plus grande adaptabilité du transport public est nécessaire pour faire face à un plus grand nombre d'intérêts des consommateurs, à l'opposé de la mentalité du « transport de masse ». Un réseau de transport intégré comprenant des déplacements porte à porte à haut rendement serait véritablement centré sur les intérêts des consommateurs et correspondrait de très près aux normes de commodité offertes par l'utilisation de l'automobile. (Présentation écrite)
- Nombre d'autres groupes sont en faveur des mesures visant à renforcer les transports en commun, ce qui inclut Transport 2000 (met l'accent sur les trains de banlieue), le Climate Change Caucus du Nova Scotia Environment Network (priorité aux trains légers pour le transport en commun), Canadians for Responsible Northern Development (insiste sur les transports en commun à propulsion électrique), Citizens for Better Transportation de Winnipeg (priorité aux trains légers de transport en commun, avec réduction des tarifs pour augmenter l'achalandage), Équiterre, Resource Conservation Manitoba et Toronto Hoof and Cycle Courier Coalition.
- Observations de l'assistance : Dans l'hypothèse où les fabricants de véhicules ne mettent pas sur le marché un nombre important de véhicules améliorés d'ici 2030, ne devraient-ils pas contribuer plutôt en subventionnant le transport en commun? (Séance de Regina) La productivité de la population active augmente lorsque celle-ci prend le bus. Par exemple, Continental Meat Packers d'Edmonton remet des cartes d'autobus à ses employés. Le moral s'est amélioré de 68 % dans l'usine. (Séance de Regina)
- Sous-groupes : Tous les groupes sont en faveur d'améliorations du service et des infrastructures de transport en commun, divers groupes proposant un financement à même des taxes sur les carburants (existantes ou nouvelles) ou un soutien financier important des paliers supérieurs de gouvernement.
- Observations complémentaires des sous-groupes : *Calgary, Toronto et Montréal:* il convient d'améliorer les liaisons intermodales dans les régions urbaines (par exemple, interfaces entre les parcs de stationnement incitatif et les transports en commun et les aéroports). *Regina;* les opinions du groupe étaient partagées quant à l'importance de la tarification des transports en commun. Le repérage automatique de véhicules de transport public a fait l'objet d'essais à Regina, mais le coût était prohibitif. *Halifax;* il convient de déployer des efforts d'information et d'éducation pour expliquer la justification d'une taxe sur les carburants (pour promouvoir l'utilisation d'options de remplacement de l'automobile, ainsi que pour fournir les infrastructures nécessaires). Le subventionnement de laissez-passer (tarification du transport en commun) est requis pour des institutions comme les universités. *St. John's;* les sociétés de transport en commun doivent envisager d'autres options telles que la réduction de la taille des véhicules en dehors des heures de pointe. La conception des routes doit tenir compte des besoins du transport en commun. *Winnipeg;* la tarification du transport en commun doit être ciblée sur des groupes particuliers. De nouvelles formules sont également nécessaires, dont les parcs de stationnement incitatif, le covoiturage, les services de transport à bon marché, les taxis, la location d'autobus sur appel, etc. *Toronto;* un groupe a recommandé la poursuite des études sur les mesures de tarification des transports en commun. Les divers groupes sont parvenus à des conclusions divergentes quant à la valeur des cartes à puce. *Calgary;* les mesures de gestion de la circulation qui

facilitent la circulation et contribuent à la ponctualité des autobus sont nécessaires. *Montréal;* le repérage automatique de véhicules pourrait s'inscrire dans une série de technologies de pointe en rapport avec le transport en commun. La carte à puce est une mesure à long terme et non une mesure de départ.

GRAPPE :	**Gestion de la demande de transports (GDT).** Cette combinaison inclut le télétravail (mesure A5L), le covoiturage (A7), la tarification des stationnements (A10L), le covoiturage volontaire (A6L), les routes urbaines à péage (A8), et les mesures connexes.
SOMMAIRE :	**Soutien important des efforts de réduction de la demande. La plupart des mesures individuelles sont appuyées, avec des réserves dans le cas de certaines d'entre elles**

OBSERVATIONS :

- Better Environmentally Sound Transportation : Une GDT à grande échelle pourrait s'avérer très efficace. L'intégration des mesures de transport urbain peut avoir des effets de synergie. (Séance de Vancouver)
- Le ministère des transports des T. N-O : Le télétravail peut également réduire le nombre de voyages d'affaires aériens sur de longues distances pour rallier des régions éloignées. (Séance de Calgary)
- La ville de Montréal est en faveur du covoiturage et elle indique que les pouvoirs publics ont un rôle à jouer à l'égard de la promotion et de l'amélioration des conditions de fonctionnement (stationnements, liaisons commerciales avec les transports publics). La ville estime que l'augmentation des frais de stationnement pourrait provoquer des distorsions qui seraient préjudiciables au centre-ville, et donc que des analyses plus approfondies sont nécessaires. (Séance de Montréal)
- La ville d'Edmonton inclut les initiatives de gestion du stationnement dans son plan directeur des transports. (Séance de Calgary) STOP et la Société de transport de l'Outaouais (STO) sont en faveur de la tarification des stationnements (séance de Montréal). Resource Conservation Manitoba est en faveur de la tarification des stationnements et des routes (et de l'élimination de l'exonération de taxes des stationnements) (séance de Winnipeg). BC transit est d'avis que l'installation de péages routiers sélectifs et l'augmentation des tarifs de stationnement sont nécessaires afin d'obliger les gens à revoir leurs comportements de déplacements. (Séance de Vancouver)
- L'Association canadienne des automobilistes n'est pas en faveur de l'augmentation des tarifs de stationnement ou des frais d'utilisation des routes (tarification des routes). (Présentations écrites)
- Équiterre appuie l'imposition de taxes sur le stationnement et l'installation de péages routiers. (Séance de Montréal)
- L'expérience de l'Ecology Action Centre en matière de programmes de réduction des déplacements indique que les employeurs ont besoin d'aide et de ressources financières pour mettre en œuvre de tels programmes. Des initiatives comme les voies réservées aux VCER, un service de transport en commun efficace ou une exemption de la TPS au profit des exploitants de fourgonnettes de covoiturage sont également nécessaires. (Séance de Halifax)
- Sous-groupes :
  - Les groupes de *Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto* et *Vancouver* sont en faveur du télétravail en tant que mesure faisant partie des mesures prometteuses ou les plus prometteuses (et *Calgary* souligne la possibilité d'utiliser la technologie des communications pour réduire la nécessité des déplacements sur de grandes distances). *Winnipeg* propose que le gouvernement montre l'exemple. *Montréal* conclut que le potentiel du télétravail n'a pas été prouvé.

- Les groupes de *Regina* et *Montréal* déclarent que le covoiturage volontaire offre des possibilités, particulièrement dans les grands centres. *Toronto* appuie cette initiative si elle relève du secteur privé; le soutien intermodal requis.
- Le groupe de *Winnipeg* est en faveur de l'augmentation des frais et des paiements forfaitaires de stationnement afin de réduire les espaces disponibles. Le groupe de *Regina* déclare que l'application de la tarification des stationnements est limitée, si la mesure est prise isolément, mais qu'elle pourrait être plus profitable si elle faisait partie d'une grappe. Le groupe de *Vancouver* souligne que la tarification des stationnements doit être reliée à l'amélioration du transport en commun; sinon, les employeurs et les entreprises quitteront le centre-ville. Le groupe de *Toronto* était également préoccupé par le fait que la tarification des stationnements pourrait contribuer à l'étalement urbain. Une solution possible consiste à appliquer la tarification à l'échelle de la région. Un groupe de *Montréal* considère les frais de stationnement comme une mesure des plus prometteuses; un autre groupe propose de plafonner l'offre d'espaces de stationnement.
- Les groupes de *Halifax, Montréal, Vancouver, Toronto* et *Regina* sont en faveur d'un système de covoiturage par fourgonnettes et de covoiturage simple. Le groupe de *Vancouver* recommande que la priorité actuelle accordée au covoiturage simple soit élargie à la réduction des déplacements pour se rendre à l'école ou au travail. Le covoiturage en taxis pourrait également être appliqué.
- Le groupe de *Vancouver* estime que la tarification des routes pourrait être réalisable à Vancouver, étant donné que des plans sont déjà en cours pour installer des péages. Toute formule de perception devrait être fonction du temps (tarification en fonction de la congestion).

GRAPPE :	**Transport interurbain de passagers :** Cette combinaison inclut les subventions aux autobus interurbains (mesure B1), les trains à grande vitesse dans le couloir Québec-Windsor (B2) et les autres initiatives reliées au transport interurbain de passagers qui ne sont pas comprises dans le Rapport sur les options.
SOMMAIRE :	**Nombre de participants sont préoccupés par le fait qu'aucune des mesures prometteuses ou les plus prometteuses ne porte précisément sur le transport interurbain de passagers et ils recommandent des mesures complémentaires dans ce domaine.**

OBSERVATIONS :

- Transport 2000 estime que les mesures sur le transport interurbain du Rapport sur les options sont faibles et formule les recommandations suivantes : (présentations dans plusieurs villes)
  - Mettre l'accent sur le rail pour le transport interurbain de passagers. Le Rapport sur les options avance l'hypothèse inexacte que le transport ferroviaire de passagers est moins efficace que l'automobile privée. L'analyse utilise les données moyennes du système en vigueur, qui sont basées sur la technologie périmée de VIA Rail, et elle ne tient pas compte des répercussions des déplacements marginaux. L'ajustement en fonction de ces facteurs se traduit par des avantages importants pour les liaisons ferroviaires interurbaines du point de vue des émissions de GES, en comparaison de l'automobile.
  - En ce qui concerne le transport des passagers, nous devons encourager les gens à prendre les autobus et les trains qui sont déjà en service, afin de minimiser les répercussions des déplacements marginaux. L'une des façons de faire consiste à permettre aux transporteurs d'appliquer une tarification au rendement maximum, et d'exempter les transports publics de surface interurbains de la TPS et des TVP.
  - Le recours à des locomotives diesels dans le corridor pour des trajets relativement courts est inefficace. VIA Rail devrait faire l'acquisition de trains de passagers diesels à wagons multiples (PDWM) dans le corridor. Ces trains peuvent être combinés et fractionnés, ainsi que combinés avec des trains de marchandises diesels à wagons multiples.
  - Les liaisons interurbaines par autobus et par train ne devraient pas être considérées comme concurrentes; c'est l'automobile qui est la concurrente. Les liaisons ferroviaires sont reliées aux liaisons par autobus, qui permettent d'alimenter les trains, et qui constituent une option de remplacement pour le voyage retour. De nombreuses preuves indiquent que les liaisons ferroviaires interurbaines dissuaderont une partie de la population d'utiliser l'automobile. L'autobus ne peut le faire.
- R.L. Spack Transportation Consultant Inc. : Le transport ferroviaire consomme moins de carburant que l'automobile et que l'avion par passager/kilomètre. Nous en avons donc besoin, particulièrement dans le corridor Windsor-Québec, et il nous faut améliorer la rapidité et la fréquence du service. La vision doit être basée sur l'accès : un réseau d'autobus avec une liaison ferroviaire centrale, et relié aux aéroports et aux trains urbains. (Séance de Montréal)
- Au nombre des autres groupes appuyant l'amélioration des liaisons ferroviaires interurbaines figuraient le Climate Change Caucus du Nova Scotia Environmental Network ainsi que Better Transportation Coalition (Séances de Halifax et de Toronto).
- Sous-groupes : *Calgary;* soutien général des liaisons ferroviaires interurbaines, lorsque le volume est suffisant. *Montréal;* le train à grande vitesse n'est pas une mesure très prometteuse, mais elle doit être retenue.

GRAPPE :	**Mesures dans le secteur de l'aviation.** Cette série inclut les mesures à court terme dans le domaine de l'aviation (mesure D1) et deux mesures considérées comme peu probables par la Table : remplacement rapide des aéronefs (D2) et restriction des activités aériennes (D3).
SOMMAIRE :	**Les mesures dans le secteur de l'aviation ont fait l'objet de peu de commentaires. Ils portaient sur la portée limitée des mesures prometteuses et les plus prometteuses, sur la probabilité que les mesures soient déjà en cours d'application ainsi que sur les réserves relatives aux restrictions éventuelles de l'activité dans le secteur de l'aviation.**

OBSERVATIONS :

- Le Centre pour un transport durable : Le Centre déclare que l'aviation nationale constitue le mode étudié par la Table qui croît le plus rapidement, et que les effets de réchauffement de la planète causés par les émissions d'aéronefs, à une altitude de 10 000 mètres, sont de deux à quatre fois supérieurs aux effets des émissions produites au niveau du sol. L'augmentation des émissions de GES de ce mode est de 7 MT; or, les mesures prometteuses et les plus prometteuses ne traitent qu'une partie de cette augmentation, soit 1,6 MT. (Séance de Toronto)
- L'industrie de l'aviation et les autorités aéroportuaires seraient vraisemblablement en faveur des mesures opérationnelles et technologiques proposées par la Table (mesure D1). La fusion des compagnies aériennes devrait se traduire par une certaine accélération du remplacement de la flotte (mesure D2). La principale réserve soulevée par l'analyse du rapport porte sur la mesure consistant à restreindre les activités de l'aviation (mesure D3), et plus précisément sur la proposition de réduction de 30 % de la flotte nationale. Cette mesure aurait des répercussions à la fois sur les transporteurs et sur les aéroports. (Séance de Vancouver)
- Ministère des transports des T. N-O : Le transport aérien constitue le principal mode de transport de passagers dans les T. N-O. Les mesures relatives au transport aérien pourraient être plus difficiles à mettre en œuvre dans les T. N-O, étant donné que nombre de transporteurs sont de taille modeste et possèdent des ressources limitées. Nombre d'appareils en service sont vétustes et ne peuvent être remplacés, et les volumes de passagers ainsi que les pistes d'atterrissage ne permettent pas l'exploitation d'appareils de plus grande taille. (Séance de Calgary)
- Sous-groupes : *Toronto:* un vaste programme de mesures dans le domaine de l'aviation sera requis, en faisant appel à la participation des exploitants, des organismes de réglementation, des contrôleurs aériens et des aéroports. *Regina:* les mesures à court terme dans le domaine de l'aviation énumérées dans le Rapport sur les options (D1) sont déjà en cours.

MESURE :	**Laissez-passer de transport en commun sans taxe (mesure A20)**
SOMMAIRE :	**Soutien général de cette mesure, particulièrement lorsqu'elle est combinée à un éventail élargi de mesures reliées aux transports en commun. Cette mesure a été souvent reliée à l'élimination des exonérations fiscales au profit des stationnements gratuits.**

OBSERVATIONS :

- Nombre des intervenants qui ont pris la parole lors des séances étaient en faveur de cette mesure : BC Transit (séance de Vancouver), OC Transpo et Syndicat Uni du Transport (séance de Toronto), Société de transport de l'Outaouais (STO), ville de Montréal, CCMM-CSN/FEESP-CNS et Mouvement au Courant (séance de Montréal).

- L'ICPP estime que cette mesure serait utile sur une base volontaire, mais l'organisme est également d'avis que l'analyse coût-efficacité devrait être reprise. (Présentation dans plusieurs villes)
- Sous-groupes : Soutien général des groupes de *Calgary, Regina, Halifax, Vancouver, Winnipeg* et *Toronto* à l'égard des laissez-passer de transport en commun sans taxe, en tant que mesure prometteuse ou très prometteuse. Cette mesure doit être combinée à l'amélioration du service et des infrastructures, et elle doit être étendue à tous les utilisateurs (et non seulement aux nouveaux utilisateurs). Le groupe de *Montréal* recommande que le rabais correspondant ne soit pas accordé par l'intermédiaire des employeurs (trop complexe, ne profiterait pas aux personnes sans emploi).

MESURE : Infrastructure pour bicyclettes et piétons (mesure A1L)

SOMMAIRE : Soutien général de cette mesure

OBSERVATIONS :

- Vélo Québec appuie l'inclusion de la marche à pied et de l'utilisation de la bicyclette dans les mesures prometteuses. L'organisme a publié en 1999 une étude qui présente des recommandations visant à augmenter la complémentarité de l'utilisation des bicyclettes et du transport public, ce qui inclut une série de mesures de promotion du transport intermodal (p. ex., stationnements, accès aux trains légers, développement des secteurs environnants, etc.). (Séance de Montréal)
- La ville d'Edmonton inclut l'amélioration des possibilités de déplacements non motorisés, ainsi que l'amélioration de l'intégration des options motorisées et non motorisées, dans son plan directeur des transports. (Séance de Calgary)
- La ville de Regina possède un énoncé de politique concernant le transport durable, qui appuie les mesures de remplacement axées sur la bicyclette et la marche. (Séance de Regina)
- Sous-groupes : Soutien général des groupes de *Montréal, Halifax, Regina, St. John's, Toronto* et *Vancouver* en matière d'amélioration des infrastructures pour piétons et bicyclettes.

NOUVELLE MESURE : Prime d'assurance des véhicules basée sur la distance (étroitement reliée à la mesure A9, tarif des véhicules basé sur la distance)

- Proposition du Victoria Transport Policy Institute. (Séance de Vancouver)
- Les primes d'assurance automobile basées sur la distance constituent une option de remplacement des primes d'assurance basées sur l'ancienneté du véhicule. Cette mesure permet de convertir un coût fixe existant en un coût variable, ce qui constitue un incitatif à la réduction du kilométrage. Cette option permettrait un tiers de la réduction des voyages de personnes requise pour atteindre l'objectif de Kyoto.
- Ce concept était appuyé par d'autres groupes ou orateurs qui ont traité le sujet, y compris le Centre international pour le développement durable des villes, BC Transit, Management of Technology Services, et Better Environmentally Sound Transportation.
- La Société de l'assurance automobile du Québec appuie le principe selon lequel le pollueur doit payer (par l'intermédiaire d'une taxe sur le carburant pour couvrir le coût des mesures), plutôt que l'utilisateur. De plus, elle est d'avis que l'imposition de frais obligera davantage les gens à modifier leurs comportements. Certains groupes ont même proposé d'inclure des frais liés aux GES, aux coûts d'immatriculation ou d'assurance des véhicules. Mais ces frais devraient plutôt être imposés séparément. (Séance de Montréal)
- Autres commentaires : Les primes d'assurance basées sur la distance pourraient avoir des répercussions négatives pour les secteurs éloignés. Une autre formule pourrait consister à faire le lien

entre les laissez-passer de transport en commun et les assurances automobile afin d'éviter un double paiement (séance de Vancouver). Le calcul de primes d'assurance basées sur la distance ne tient pas compte des réductions des GES imputables aux utilisateurs de carburants de remplacement qui effectuent un kilométrage élevé chaque année (fondé sur la distance et non sur les émissions de GES). (Séance de Winnipeg)

- Sous-groupes : Soutien général des groupes de *Winnipeg*, *Toronto* et *Vancouver*. Le groupe de *Winnipeg* a souligné qu'une étude pilote pourrait être entreprise au Manitoba, étant donné que la province possède une société d'État indépendante pour l'assurance automobile.

NOUVELLE MESURE : Intégration des commissions de transport provinciales et régionales

- Les sous-groupes de Calgary et Regina proposent d'envisager la création de commissions de transport provinciales et régionales, comme c'est le cas en Europe. Aucun autre commentaire sur cette proposition.
- Les commissions auraient la responsabilité de coordonner les services entre les modes et les systèmes, de réduire les dédoublements et d'améliorer l'efficacité. Cela pourrait inclure le transport en commun, les autobus interurbains, les autobus scolaires, les services spécialisés pour les besoins spéciaux, et les liens entre ces modes et les transports aériens ou ferroviaires. Ce concept n'est pas une formule fortement bureaucratisée, mais plutôt un mécanisme visant à garantir que les divers prestataires et modes de service agissent de manière concertée (desservant la demande de manière plus efficace). L'objectif consisterait à accroître l'efficacité et à promouvoir un transfert modal à grande échelle.
- Cette mesure est reliée aux cartes à puce de transports en commun (B14), qui pourraient être étendues pour permettre aux personnes qui voyagent dans les régions rurales ou urbaines d'utiliser les diverses formes de transport au moyen d'une carte à puce unique (les recettes étant versées au crédit des transports).

NOUVELLE MESURE : Programme de réduction des trajets des autobus scolaires

- Le York University Centre for Applied Sustainability déclare que les recherches récentes consacrées à la distribution des arrêts scolaires semblent indiquer la possibilité d'une nouvelle mesure que pourrait envisager la Table. (Séance de Toronto et présentations écrites)
- Les preuves indiquent que les parents changent de comportement lorsqu'on établit un lien avec les répercussions sur les enfants. Deux programmes couverts de succès au Canada, « Way to go! Schools » en Colombie-Britannique et « Active and Safe Routes to School » à Toronto, influent sur le comportement en misant sur les préoccupations en matière de sécurité de la circulation relatives aux heures de ramassage et de débarquement des écoliers.
- Nombre d'écoles participantes signalent une augmentation de 50 % du nombre des enfants qui vont à pied à l'école. Des preuves anecdotiques révèlent également que les parents qui participent changent également leurs autres habitudes de déplacements. Il est probable que les participants constituent un public sensibilisé et réceptif aux autres mesures de réduction des GES.
- Ces programmes permettent un changement rentable et viable des tendances en matière de mobilité. Le fait qu'ils soient axés sur la collectivité pourrait les rendre plus efficaces que les campagnes d'éducation et de sensibilisation du public conventionnelles.

NOUVELLE MESURE : Véhicules à deux roues (motocyclettes)

- Proposition de la BC Coalition of Motorcyclists. (Séance de Vancouver) Aucun autre commentaire n'a été formulé sur cette proposition.
- La coalition recommande d'appuyer les véhicules motorisés à deux roues (VDR), de manière à réduire les émissions de GES. Les VDR consomment de 20 à 50 % de carburant de moins que la moyenne des automobiles, avec des réductions équivalentes de CO_2. Pour promouvoir l'utilisation des motocyclettes, les organismes gouvernementaux devraient promouvoir les VDR et les considérer comme une solution et non comme un problème. Il est également nécessaire d'abolir les obstacles et de fournir des incitatifs à l'utilisation des motocyclettes (par exemple, assurance conducteur plutôt que véhicule, formation abordable des conducteurs, exonération de la taxe de vente comme c'est le cas pour les bicyclettes en Colombie-Britannique, et stationnement gratuit et sécuritaire).

NOUVELLE MESURE : Nouvelles mesures complémentaires

- À long terme, la Sustainable Calgary Society invoque que les restrictions relatives à l'automobile pourraient être précisées (p. ex., limite de la puissance totale des véhicules d'une famille). (présentation écrite)
- Les sous-groupes de *Halifax* et *Regina* proposent les nouvelles mesures complémentaires suivantes, pour étude. Aucune précision n'a été fournie :
  - Mesure visant à limiter le ralenti des automobiles (par voie de formation ou de réglementation).
  - Mesures visant à réduire le déplacement de véhicules à passager unique dans les régions rurales, en amenant les services de transport en commun à exploiter de petits autobus et en mettant à profit les technologies des communications pour organiser le covoiturage sur les trajets interurbains.
  - Mesure visant à améliorer le remplissage des autobus scolaires (en minimisant le kilométrage des autobus scolaires non productifs). Par exemple, le stationnement des autobus à l'école réduit leur kilométrage, avec pour conséquence la réduction de la consommation et des émissions ou l'allongement de la vie utile des véhicules de huit à 12 ans. Cela nécessiterait des changements de la politique des commissions scolaires, étant donné que les autobus sont actuellement financés sur une base de kilométrage, plutôt que sur une base de kilométrage en charge.

Autres observations

Les participants ont formulé les observations suivantes sur les autres mesures du programme « transport de passagers » :

- La formation des conducteurs (mesure A16H) fait partie du besoin plus global d'éducation et de sensibilisation du public, tel que nous l'avons vu à la section 3.1 de ce rapport. De plus, les sous-groupes de Montréal, Toronto, St. John's et Regina étaient plus précisément en faveur de l'éducation ou de la formation des conducteurs. Le groupe de St. John's recommande une stratégie dynamique du type PARTICIPaction, de manière à amener la population à avoir le réflexe de penser à la consommation de carburant.
- L'ICPP et Resource Conservation Manitoba sont en faveur des programmes de mise au rebut des véhicules (mesure A14) (séance de Halifax et présentations écrites). La Sustainable Calgary Society prône, à titre d'option de remplacement de la participation du gouvernement à la mise au rebut des automobiles vétustes, une exigence de politique prévoyant la participation des fabricants ou des vendeurs à la reprise des véhicules

(présentations écrites). Un sous-groupe de Calgary estime que les mesures d'incitation à la mise au rebut des véhicules âgés à fortes émissions, ou les mesures de dissuasion relatives au coût des permis, semblent entraîner des coûts relativement faibles.

- L'ICPP et Resource Conservation Manitoba sont en faveur des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules (mesure A13). STOP et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) appuient de tels programmes, étant donné qu'ils contribuent également à d'autres objectifs comme l'amélioration de la qualité de l'air (séance de Montréal). Plusieurs sous-groupes de Montréal étaient en faveur des programmes d'inspection et d'entretien et l'un d'entre eux a recommandé des frais et des rabais combinés à l'inspection et à l'entretien, en partie pour promouvoir la sensibilisation du public.
- Le ministère des transports des T. N-O souligne qu'un code de pratiques des traversiers (mesure G8) pourrait être utile pour les cinq navires en exploitation dans les T. N-O, même si durant la saison d'activités, le temps d'escale des traversiers est systématiquement limité (séance de Caltary). Un sous-groupe de Vancouver conclut que les exigences qu'imposerait un code de pratiques s'appliquent déjà aux traversiers de la Colombie-Britannique (c.-à-d. qu'il reste peu de possibilités).
- BCG 4Pro Systems est en faveur des traversiers au gaz naturel comprimé (GNC) (mesure G4) en tant que l'une des mesures les plus prometteuses et souligne que TransLink fait la preuve que le gaz naturel est une option viable pour les traversiers (séance de Vancouver).
- Transport 2000 a proposé l'électrification des transports en commun et des trains pour les liaisons urbaines. Voir le sommaire au programme « transport de marchandises ».

Un certain nombre de points généraux complémentaires ont été soulevés lors de la discussion libre de plusieurs assemblées :

- Il est difficile pour une ville modeste de mettre en œuvre les mêmes programmes que les grandes villes. Dans une ville compacte, les bicyclettes et la marche constituent des options viables, mais l'inverse peut être vrai pour les transports en commun. Est-ce un point sur lequel nous devrions continuer à travailler, ou devrions-nous déplacer nos priorités? Il convient de diffuser l'information et d'échanger les meilleures pratiques entre les villes modestes. (Regina)
- Le simple renforcement des mesures existantes ne donnera pas de résultats. Pour accroître l'achalandage, les transports en commun doivent offrir le côté pratique et le confort des automobiles. Sinon, aucun transfert vers le transport en commun ne se produira. (Halifax)
- Une partie du problème du transport en commun pourrait être résolue au moyen d'options de prestation plus innovatrices, ce qui inclut envisager la commercialisation et la privatisation, la déréglementation des services de taxi, les taxis collectifs (p. ex., taxis bus) et d'autres solutions axées sur le marché. (Winnipeg)

- La collaboration entre les intervenants pourrait soulever d'autres possibilités. Par exemple, les syndicats devraient rencontrer les gouvernements provinciaux afin d'étudier des services de transport pour personnes âgées. Les autobus scolaires vides pourraient ramasser les personnes âgées et les autobus de transport en commun pourraient être utilisés en dehors des périodes de pointe. De nombreuses possibilités s'offrent; les administrateurs, les bureaucrates et les syndicats doivent s'asseoir autour d'une même table. (Regina)

PROGRAMME « INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER »

Introduction

L'analyse qui suit présente les observations des intervenants sur le programme « infrastructure du réseau routier » de la Table, et plus précisément sur les mesures suivantes :

- Limites de vitesse (combinaison)
- Systèmes de transport intelligents (combinaison)
- Revêtement en béton
- Voies réservées aux véhicules à coefficient élevé de remplissage (VCER)

Aperçu des observations des intervenants

Les observations formulées par les intervenants à propos des infrastructures routières étaient moins nombreuses que sur les autres programmes. On a avant tout constaté un ***soutien notable de l'application et de la réduction des limites de vitesse***, qui représentent globalement les deux tiers du potentiel de réduction des GES correspondant aux programmes de mesures qui ont fait l'objet d'une analyse. Les commentaires étaient également ***favorables à la plupart des autres mesures les plus prometteuses, prometteuses et moins prometteuses*** proposées par la Table, les voies réservées aux VCER faisant l'objet d'un appui mitigé et certains intervenants formulant des réserves à propos de certaines des applications de systèmes de transport intelligents (STI).

Les intervenants avaient des ***opinions divergentes sur les investissements dans les infrastructures routières***. Certains se sont dits en faveur de la réduction des investissements dans les routes, de manière à accroître les budgets consacrés aux options de remplacement et à la dissuasion de la circulation routière. D'autres intervenants étaient en faveur d'investissements dans les infrastructures routières, pour des raisons économiques et environnementales.

Observations détaillées sur les mesures

GRAPPE :	**Limites de vitesse.** Cette combinaison inclut l'application des limites de vitesse actuelles (mesure B4) et leur réduction (B5).
SOMMAIRE :	**On constate un large soutien de la diminution et de l'application des limites de vitesse, combiné à la reconnaissance des difficultés de cette application.**

OBSERVATIONS :

- La Saskatchewan Trucking Association, la Manitoba Trucking Association, l'Atlantic Provinces Trucking Association et l'Alliance canadienne du camionnage sont en faveur de l'application des limites de vitesse (présentations écrites pour la STA et la MTA; Halifax pour l'APTA et l'ACC). L'APTA a échoué dans sa pétition exigeant l'abaissement des limites de vitesse à 95 km/h. (Séance de Halifax).
- Observations de l'Assistance: La MTA est d'avis qu'il existe un consensus au sein de l'industrie du camionnage sur une limite de 90 à 95 km/h, sous réserve qu'elle soit appliquée équitablement à tous les véhicules. Les opinions sont partagées sur les limites de vitesse appliquées uniquement aux camions. (Séance de Winnipeg)
- Stevens (Université du Nouveau-Brunswick) estime que la réduction et l'application des limites de vitesse feront la preuve que les pouvoirs publics sont sérieux dans leur volonté de réduire les GES. Des instruments économiques comme l'augmentation des taxes sur les carburants ne produiraient pas de tels résultats, mais seraient plutôt considérés comme une taxe déguisée. (Présentation écrite)
- STOP, l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick et Resource Conservation Manitoba sont en faveur de la réduction des limites de vitesse. (Séances de Montréal et de Halifax)
- La Commission des transports des provinces de l'Atlantique est d'avis qu'il nous faut traiter la question du contrôle de la vitesse et non des limites elles-mêmes. Cela renvoie aux mécanismes de contrôle variable de la vitesse qui tiennent compte de facteurs comme les véhicules, la circulation, les conditions météorologiques et les objectifs environnementaux, combinés à la formation des conducteurs, à la technologie de l'information et à la technologie d'application (radars photographiques pour ne citer qu'un exemple). (Présentation écrite)
- Sous-groupes sur la réduction des limites de vitesse : *Regina, St. John's, Halifax et Montréal;* la réduction des limites de vitesse est considérée comme l'une des mesures prometteuses ou les plus prometteuses. Plusieurs groupes ont souligné que les limites devaient s'appliquer à tous les véhicules. Plusieurs ont également souligné les difficultés de faire appliquer les limites. *St. John's et Halifax;* des mécanismes de mise en application supplémentaires seraient requis (p. ex., radars photographiques). *St. John's;* Terre-Neuve possède un long réseau routier et la population a tendance à mesurer les distances en heures plutôt qu'en kilomètres. Un processus d'éducation s'impose, pour convaincre cette population que le volet temps n'est pas le facteur le plus important. *Halifax;* commencer par faire appliquer les limites de vitesse existantes et réduire ces limites par la suite. Le soutien du public est peu probable si les émissions de GES constituent le seul argument invoqué, mais l'application des limites de vitesse existantes pourrait être plus « vendable » si elle était reliée à la consommation de carburant.
- Sous-groupes sur l'application des limites de vitesse existantes : *Calgary, Winnipeg et Toronto;* l'application des limites de vitesse existantes constitue l'une des mesures les plus prometteuses. *Calgary;* cette mesure devrait être la grande priorité, parmi les mesures relatives à l'infrastructure du réseau routier. *Winnipeg;* les limites devraient s'appliquer à tous les véhicules. La mesure pourrait également inclure le recours à la technologie (p. ex., surfaces produisant un son désagréable afin de ralentir les véhicules). Les écoles pourraient jouer un rôle de sensibilisation précoce et de promotion de

l'acceptation du public. *Toronto;* débat important sur la façon de faire appliquer les limites (p. ex., radars photographiques). *Vancouver;* le groupe remet en question les estimations des répercussions des réductions des limites de vitesse, étant donné la difficulté de les faire appliquer.

GRAPPE :	**Systèmes de transport intelligents (STI).** Cette combinaison inclut la signalisation adaptée (mesure B10), l'autorisation électronique de circuler des véhicules commerciaux (B15), les systèmes de gestion des incidents (B9), les systèmes perfectionnés de contrôle des véhicules (B16), les systèmes d'information des voyageurs (B11) et la perception électronique des péages (B13).
SOMMAIRE :	**Plusieurs des mesures qui font partie de cette grappe sont appuyées. Les dissensions sont justifiées par la crainte que les mesures fassent augmenter le nombre des véhicules en circulation**

OBSERVATIONS :

- Systèmes intelligents de transport Canada déclare que les STI permettent des réductions des GES par voie de diminution des kilomètres-véhicules parcourus, du temps de déplacement et de la congestion. Les STI peuvent être mis en œuvre rapidement et progressivement. Commentaires détaillés : (Séance de Toronto)
  - Les mesures mises en évidence par la Table portaient essentiellement sur les infrastructures. Il convient d'évaluer la portée globale des STI, qui englobent la circulation des véhicules de tourisme, les transports en commun, les véhicules commerciaux et les relations de dépendance entre ces modes.
  - Les inquiétudes relatives à l'augmentation du trafic provoquée par les STI ne sont pas valides. Les preuves ne révèlent aucune augmentation de ce type dans les applications courantes. Les STI constituent une plate-forme pour nombre de mesures de la demande.
  - Il convient d'améliorer le financement, la coopération entre les organismes, l'éducation du public, les recherches et les démonstrations. Le Canada est un chef de file dans le domaine des STI et, de ce fait, l'augmentation du financement aurait des retombées économiques positives.
- La ville d'Edmonton a récemment terminé un plan directeur des transports, qui inclut la modernisation des systèmes de contrôle de la circulation et la coordination de la signalisation; des systèmes de gestion des rampes et des autoroutes; des systèmes d'information des voyageurs; et des systèmes de gestion des incidents. La ville appuie en principe les éléments du Rapport sur les options qui sont en accord avec ces mesures. (Présentations écrites)
- La Saskatchewan Trucking Association, la Manitoba Trucking Association, l'Atlantic Provinces Trucking Association et l'Alliance canadienne du camionnage considèrent les STI comme l'une des mesures les plus prometteuses.
- Le Climate Change Caucus du Nova Scotia Environmental Network et Better Environmentally Sound Transportation soutiennent que les mesures visant à réduire la congestion et à faciliter la circulation, dont les STI, permettent une augmentation du trafic et des émissions de GES. L'investissement dans des trains légers sur rail (TLR) constitue une solution préférable à long terme. Les STI peuvent toutefois servir à renforcer la priorité accordée aux transports en commun ainsi qu'à conférer des avantages concurrentiels. La West Coast Environmental Law Association est également préoccupée par le fait que les STI (et de manière similaire, les couloirs réservés aux VCER) pourraient accroître le débit de la circulation et les émissions des véhicules s'ils étaient mises en œuvre de manière non judicieuse, en raison de la demande latente. (Séances de Halifax et Vancouver, présentations écrites)
- Sous-groupes : *Regina:* l'autorisation électronique de circuler des véhicules commerciaux (harmonisée avec le système américain) et la gestion des incidents constituent les mesures les plus prometteuses.

Calgary et Toronto: la signalisation adaptée, l'autorisation électronique de circuler et la gestion des incidents constituent les mesures les plus prometteuses; le groupe de Toronto est également en faveur de la perception électronique des péages et de l'interaction entre véhicules. Un autre groupe de Toronto est en faveur des systèmes perfectionnés de STI basés sur des améliorations globales des systèmes (c.-à-d. intermodes), il recommande que le gouvernement fédéral lance un programme national de démonstration. *Halifax:* les systèmes perfectionnés de contrôle de la circulation affichent un potentiel à l'échelon des municipalités de grande taille. Le système SCOOT de Halifax connaît le succès et il est actuellement étendu. *Montréal:* le groupe appuie la perception électronique des péages. *Vancouver:* les mesures de STI font partie des mesures les plus prometteuses, considérées globalement plutôt qu'individuellement. (Les mesures de STI devraient être mises en œuvre parallèlement à d'autres mesures telles la planification urbaine et les transports en commun, étant donné que sinon, les améliorations du débit de la circulation provoqueront tout simplement une augmentation du nombre de véhicules en circulation.) La perception électronique des péages devrait être liée à la tarification des routes dans les secteurs urbains de manière à réduire le nombre de véhicules.

MESURE :	**Revêtements en béton (mesure B7)**
SOMMAIRE :	**Soutien de la part de l'Association canadienne du ciment Portland et de certains autres intervenants, de l'amélioration des revêtements (béton) en tant que l'une des mesures de réduction des GES prometteuses ou les plus prometteuses**

OBSERVATIONS :

- L'Association canadienne du ciment Portland estime que l'option des revêtements rigides en béton n'a pas été convenablement présentée dans le Rapport sur les options, particulièrement en tant que solution pour les couloirs de circulation à volume élevé, et qu'il conviendrait d'en faire l'une des mesures prometteuses ou les plus prometteuses de réduction des GES. L'Association déclare que les routes en béton offrent des avantages environnementaux (réduction de la consommation de carburant, réduction des GES, amélioration de la qualité de l'air et conservation du granulat), des avantages économiques (aucune restriction de charge, amélioration de l'efficacité), ainsi qu'un rendement qui a fait ses preuves. Cette option pourrait être facilement mise en œuvre moyennant des risques limités. L'analyse de la Table n'envisage qu'une partie du potentiel de réduction des émissions de GES associé aux revêtements en béton, étant donné qu'elle ne tient compte que d'une partie du Réseau routier national et ne tient pas compte des routes qui relèvent des municipalités. Des recherches sont en cours sur les économies de carburant. (Présentations à toutes les séances et présentations écrites)
- Un certain nombre de participants de chacune des villes ont manifesté leur intérêt pour les revêtements en béton à titre d'option possible à prendre en compte dans leurs régions.
- Le comté de Strathcona souligne que le béton n'est pas rentable dans les régions productrices de pétrole; l'asphalte ne l'est pas dans les régions productrices de granulat calcaire et de gypse. (Présentations écrites)
- Sous-groupes : *Vancouver, Toronto et Montréal:* les revêtements rigides constituent l'une des mesures prometteuses ou les plus prometteuses. *Calgary:* cette option pourrait avoir plus de potentiel que ne l'indique le Rapport sur les options.

MESURE :	**Voies de circulation réservées aux véhicules à coefficient élevé de remplissage (VCER) (mesure B8)**
SOMMAIRE :	**Soutien mitigé des voies réservées aux VCER**

OBSERVATIONS :

- Transport 2000 : Les voies réservées aux VCER se traduisent par la mise en circulation d'un nombre plus élevé de véhicules et donc par l'augmentation des émissions, et la mesure ne doit donc pas être appuyée. Contrairement aux voies réservées aux VCER, les voies réservées aux autobus constituent une mesure efficace. Des voies d'approche réservées aux autobus à l'approche des feux de circulation et l'ajout d'une phase aux feux de signalisation permettant le démarrage anticipé des véhicules de transport en commun sont des mesures qui devraient être envisagées. (Séance de Calgary et présentation écrite)
- Better Environmentally Sound Transportation : Le programme « infrastructure du réseau routier » devrait se pencher sur les stratégies consistant à réserver une partie de la chaussée, par exemple, en créant des voies réservées aux transports en commun ou aux VCER, à même les voies existantes. (Séance de Vancouver)
- Sous-groupes : *Halifax;* le potentiel est faible dans les Maritimes, où les routes à six voies sont rares. *Montréal;* les voies réservées aux VCER font partie des mesures prometteuses ou les plus prometteuses. *Toronto;* les voies réservées aux VCER pour les transports en commun en région urbaine font partie des mesures prometteuses ou les plus prometteuses.

Autres observations

Les participants ont formulé des commentaires sur les autres mesures du programme « infrastructure du réseau routier » :

- Les sous-groupes de *Regina, Calgary, Toronto et St. John's* considèrent la synchronisation des feux de signalisation (mesure A15) comme l'une des mesures prometteuses ou les plus prometteuses dans les régions urbaines. Le groupe de *St. John's* a également souligné que l'emplacement de la signalisation existante devait être revu dans le cadre d'un système global, et que l'analyse de la signalisation améliorée s'impose pour faire la preuve qu'il s'agit d'une utilisation des ressources à bon escient.
- Un groupe de *Regina* était en faveur de réfections plus fréquentes du revêtement (mesure B6), en tant que mesure prometteuse, mais il a souligné la question des coûts-avantages, du financement et de l'équilibre entre les systèmes routiers locaux et nationaux. Un groupe de *Toronto* était en faveur de la réfection plus fréquente des revêtements des routes sérieusement dégradées dans les régions rurales, mais on n'est parvenu à aucun consensus relativement aux régions urbaines. Un groupe de *Calgary* a conclu que dans les régions nordiques, la réfection du revêtement des routes offrait la possibilité d'économies, étant donné qu'à l'heure actuelle, les principales routes sont en gravier.
- Les groupes de *Vancouver et Montréal* considéraient la tarification des routes (mesure B3) comme l'une des mesures prometteuses ou les plus prometteuses. Better Environmentally Sound Transportation appuie la tarification des routes comme correctif aux subventions du transport routier des marchandises. (Séance de Vancouver)

(Remarque : Des commentaires additionnels concernant la tarification des routes en milieu urbain figurent au Programme « Transport de passagers » (mesure A8)).

De plus, les participants ont formulé les observations suivantes :

- La ville de Vancouver souligne que les mesures d'infrastructure du réseau routier proposées par la Table pourraient parfois avoir l'effet contraire (en améliorant l'efficacité des routes, nous réunissons les conditions favorables à l'augmentation des déplacements en automobile et du kilométrage). La ville de Montréal souligne que les investissements dans les infrastructures de transport public pourraient se traduire par la décision claire de réduire les investissements dans le développement routier. Le Climate Change Caucus du Nova Scotia Environmental Network recommande que le financement de l'amélioration des liaisons ferroviaires interurbaines et du transport en commun provienne du changement de vocation des budgets existants et prévus pour l'expansion du réseau routier. D'autre part, les associations de camionneurs (MTA, STA, APTA et ACC) considèrent comme l'une des mesures les plus prometteuses les investissements consacrés à l'amélioration des infrastructures routières.
- Le BC and Yukon Territory Building and Construction Trades Council (conseil des Tables sur la construction de la Colombie-Britannique et du Yukon) a fait référence aux négociations en cours entre le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités afin de s'entendre sur une stratégie nationale d'investissement dans le réseau routier (SNIRR). La SNIRR permettrait la réduction des émissions de GES par voie d'amélioration de routes, ainsi que de volets comme les voies réservées aux VCER, les voies réservées aux autobus et les stationnements incitatifs. Des engagements financiers importants sont requis, mais les gains sont multiples. Les avantages économiques pour les pouvoirs publics, les entreprises privées et la population active compensent le coût de ces projets. (Séance de Vancouver et présentations écrites)
- Sous-groupes de Winnipeg et de Montréal: Tous les paliers de gouvernement ont besoin de politiques concernant l'entretien des infrastructures existantes. L'absence d'entretien se traduit par une perte d'efficacité, ainsi que par une augmentation des coûts et des émissions. Un plan d'investissement à long terme dans les transports devrait être mis sur pied.
- Sous-groupes de Toronto: Les mesures reliées aux infrastructures routières doivent également être intégrées aux autres besoins d'infrastructure, parmi lesquels l'option d'approvisionnement en carburants de remplacement.
- Sous-groupes de Vancouver: Il existe un besoin de mesures visant les régions rurales, dont les besoins diffèrent de ceux des régions urbaines.
- Sous-groupes de Montréal: Le Rapport sur les options n'inclut pas de mesures sur les infrastructures visant à appuyer la gestion de la demande de trafic, et il ne fait pas de la gestion de la demande un objectif. L'effet de mesures individuelles de cette nature pourrait être limité, mais prises globalement, elles sont utiles.
- Sous-groupes de Calgary: À l'appui de décisions judicieuses, il convient d'effectuer une analyse exhaustive des coûts des investissements dans les infrastructures, en évaluant le total des avantages et des coûts sociaux.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Introduction

Les paragraphes qui suivent présentent les observations des intervenants sur le programme « transport de marchandises » de la Table, et plus précisément sur les mesures suivantes :

- Transfert modal/transport de marchandises intermodal (combinaison)
- Exploitation des camions (combinaison)
- Ensembles de véhicules plus longs (EVL ou camions longs)
- Formation des chauffeurs de camion
- Provision pour coûts en capital pour les wagons de marchandises et les locomotives
- Accélération de la mise au rebut des camions
- Électrification des chemins de fer
- Nouvelles mesures complémentaires

Aperçu des observations des intervenants

En ce qui a trait au programme « transport de marchandises », nombre de participants se sont dits préoccupés par l'absence apparente de mesures visant le transfert modal. Les ***mesures visant à encourager le renforcement de la coopération entre modes et des expéditions intermodales*** font l'objet d'un vaste soutien. Certains intervenants ont également recommandé des mesures plus « musclées » pour provoquer un transfert modal important. Autrement dit, les participants étaient ***généralement favorables aux mesures prometteuses et les plus prometteuses de la Table***, à l'exception des mesures visant les camions longs, qui ont suscité une forte opposition, tout en étant appuyées par d'autres intervenants.

Observations détaillées sur les mesures

GRAPPE :	**Transfert modal/transport intermodal de marchandises**. Ce groupe présente les observations relatives au transfert modal du camionnage au chemin de fer et au transport maritime. Plusieurs mesures de transfert modal figurent dans la catégorie des mesures peu probables dans le Rapport sur les options.
SOMMAIRE :	**Nombre de participants ont soutenu que le transfert modal affichait beaucoup plus de potentiel que ne l'indique le Rapport sur les options et que des mesures importantes devaient être mises en œuvre pour provoquer ce transfert. Par contre, les représentants de l'industrie du camionnage et d'autres participants étaient d'accord avec les résultats du Rapport sur les options. La plupart des participants convenaient qu'il existe un potentiel non exploité de renforcement de la coopération intermodale et de transport multimodal de marchandises (camionnage et chemin de fer).**

OBSERVATIONS :

Camionnage au chemin de fer

- Management of Technology Services : L'analyse du Rapport sur les options sous-estime grandement le potentiel à long terme du transfert modal route-rail et sous-estime le coût à la tonne des réductions de GES. Cela est dû aux hypothèses erronées relatives à la capacité, à l'investissement dans les infrastructures et au potentiel commercial. L'analyse ne tenait pas compte des coûts externes (p. ex., réparation des routes) et d'autres facteurs. Le transfert modal route-rail appartient à la catégorie des mesures prometteuses ou les plus prometteuses. (Présentation écrite)
- Transport 2000 : Un transfert progressif du transport lourd ou longue distance de marchandises du camionnage au chemin de fer offre l'une des meilleures possibilités de réduire les émissions de GES. La Table doit proposer des changements radicaux de modes ainsi que les instruments économiques requis pour réaliser ces transferts. Des recommandations sont nécessaires à propos de la remise en service de voies et de raccordements ferroviaires dans la mesure du possible. L'intégrité des corridors ferroviaires abandonnés doit être protégée. Le Canada a besoin d'une commission ou d'un groupe de travail sur la revitalisation du rail. Le Rapport sur les options sous-estime également le potentiel des activités intermodales rail-route. Des recommandations devraient encourager cette tendance. Il nous faut également étudier la possibilité de combiner des wagons à vocations multiples pour les marchandises et les passagers. (Présentations à plusieurs emplacements et présentations écrites)
- CP Rail : Le trafic ferroviaire intermodal constitue le marché de CP Rail qui croît le plus vite et l'entreprise investit des ressources importantes dans ce segment. Les initiatives ExpressWay (CP) et RoadRailer (CN) illustrent une synergie et un partenariat avec le camionnage, et ne sont pas une source de concurrence. (Séance de Calgary)
- Climate Change Caucus du Nova Scotia Environmental Network : Il convient d'accroître les efforts consacrés au transfert du trafic de marchandises vers le rail. Il nous faut encourager les lignes ferroviaires sur de courtes distances et encourager les entreprises privées d'expédition et de camionnage à pénétrer le marché ferroviaire. (Séance de Halifax)
- Les autres groupes qui appuient le transfert vers le rail incluent Resource Conservation Manitoba, l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick, Canadians for Responsible Northern Development, Better Environmentally Sound Transportation, le Gaia Group et R.L. Spack Transportation Consultant Inc. Linda Phillips propose d'ouvrir les voies à toutes les entreprises qui sont en mesure d'acquérir le matériel roulant. Cela mettrait les voies ferrées sur un pied d'égalité avec les routes, et les entreprises de camionnage pourraient ensuite devenir bimodales. (Diverses séances et présentations écrites)
- La Saskatchewan Trucking Association, la Manitoba Trucking Association, l'Atlantic Provinces Trucking Association et l'Alliance canadienne du camionnage ont, par le biais de présentations, exprimé l'opinion selon laquelle le transfert modal ne devrait pas être une mesure recommandée. (L'Ontario Trucking Association est également de cet avis.) Ces associations sont d'accord avec le constat qui veut que le transfert modal serait coûteux et aurait un effet négligeable sur les émissions de GES, et elles soulignent que le camionnage consomme de 30 à 40 % moins de carburant qu'il y a dix ans. Elles déclarent que l'industrie du camionnage collabore avec le rail et les autres modes et continuera à le faire. (Présentations écrites pour STA et MTA; Halifax pour APTA et ACC)
- La Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA) estime également que les transferts modaux ne sont pas réalistes dans le Canada Atlantique, et qu'il s'agirait d'une solution trop coûteuse. Dans cette région, l'économie consisterait à transférer les activités selon l'axe nord-sud, et aucun système ferroviaire viable n'est actuellement en place pour de tels mouvements. (Séance de Halifax)

- Sous-groupes : *Vancouver:* le groupe est en faveur du transfert des marchandises de la route vers le transport ferroviaire et maritime. Les centres de triage intermodal dans les villes constituent l'une des

mesures les plus prometteuses, qui permettrait d'améliorer la planification de l'utilisation du terrain et d'encourager les transferts modaux. *Toronto:* la croissance du transport transfrontalier de marchandises constitue une tendance qui offre des possibilités pour les camionneurs et le rail de collaborer en mettant à profit un concept intermodal. Nouvelle mesure suggérée : un programme d'incitatifs intermodaux, incluant une mesure réglementaire pour promouvoir les expéditions intermodales (le coût/avantage devrait être déterminé). *Regina:* le partenariat intermodal rail-route pour le transport de containers affiche un potentiel et il a fait l'objet de discussions positives entre les intervenants des secteurs ferroviaire et routier participant à la Table. Il existe des obstacles, et il convient de poursuivre les études. *Calgary:* le transport intermodal de marchandises doit être encouragé. *Winnipeg:* l'intégration modale pourrait être facilitée par le recours au commerce électronique ou à d'autres technologies de l'information. Il convient d'analyser les options intermodales et la façon d'accroître les partenariats rail-route. La coopération intermodale entre la route et le rail est déjà une réalité. *Montréal:* la Table devrait analyser le transfert intermodal en utilisant des études de cas : comment optimiser par voie de mesures d'incitation, de réglementation ou de déréglementation. L'investissement dans les infrastructures pour faciliter le transfert modal est également recommandé.

Transport maritime

- La Société de développement économique du Saint-Laurent s'est dite surprise que le transfert modal au transport maritime n'ait pas été retenu comme mesure prioritaire à la réduction des GES (mesures C2, C5 et C6). Le système des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent offre un véritable potentiel en ce sens. Les deux tiers du commerce national passent par cette région. La négligence du Canada de créer des conditions plus favorables au transport maritime de marchandises en a permis la détérioration. (Séance de Montréal)

GRAPPE :	**Activités de camionnage.** Ce groupe de mesures inclut la limitation de la vitesse des camions à 90 km/h (mesure F2B), l'adaptation de la charge des camions (F3), les lubrifiants pour camion (F6) et la formation des conducteurs à l'usage du ralenti (similaire à F11).
SOMMAIRE :	**Le contrôle de la vitesse, l'adaptation de la charge et les lubrifiants constituent des mesures qui sont largement appuyées, avec des réserves dans certains cas (p. ex., réduction des limites de vitesse pour tous les véhicules). Une mesure de réduction du ralenti est également suggérée.**

OBSERVATIONS :

Réduction de la vitesse des camions à 90 km/h (F2B)

- Nota : Cette mesure est reliée à la réduction des limites de vitesse (mesure B5) étudiée dans le cadre du programme « infrastructure du réseau routier ». Certains commentaires ne font pas la distinction entre ces deux mesures.
- APTA et ACC : La majorité des entreprises qui souhaitent demeurer viables ont mis en œuvre des systèmes de contrôle de la vitesse. Toutefois, les associations ne représentent pas tous les intervenants de l'industrie. La réglementation constitue la seule façon d'amener les indépendants et les propriétaires exploitants à se conformer. Les préoccupations relatives aux risques pour la sécurité que soulèvent les variations entre les limites de vitesse peuvent être résolues en réduisant les limites de vitesse pour tous les véhicules, ce qui aurait également pour conséquence de réduire les émissions. (Séance de Halifax)
- Sous-groupes : Les groupes de *Toronto, Regina et Vancouver* considèrent le contrôle de la vitesse des camions comme l'une des mesures les plus prometteuses. Les groupes de Vancouver et Regina

proposent les mêmes limites pour tous les véhicules (100 km/h, proposition de Vancouver). *Montréal;* cette mesure pourrait être imposée équitablement à tous les camionneurs. La responsabilité en incombe aux gouvernements fédéral et provinciaux. *Calgary;* les différences entre les limites de vitesse imposées aux différents véhicules pourraient soulever des problèmes de sécurité. En attendant que cette question soit résolue, le soutien de cette mesure est limité. Il existe également le problème de la mise à exécution. *Winnipeg;* nombre d'exploitants observent déjà une limite de 90 km/h. Cette limite devrait être généralisée.

Jumelage de la charge des camions (F3)

- La Saskatchewan Trucking Association, la Manitoba Trucking Association, l'Atlantic Provinces Trucking Association et l'Alliance canadienne du camionnage appuient l'amélioration du jumelage des charges, qu'ils considèrent comme l'une des mesures les plus prometteuses. Pour tirer profit de cette mesure, il convient de modifier les aspects des règlements en matière de douane et d'immigration qui portent sur les transports, à la fois au Canada et aux États-Unis.
- Le ministère des transports des T. N-O est en faveur des mesures prometteuses, mais le jumelage des charges des camions n'est généralement pas possible dans cette région, étant donné que les importations sont supérieures aux exportations. (Séance de Calgary)
- Sous-groupes : *Toronto et Regina;* le jumelage des charges des camions constitue l'une des mesures les plus prometteuses. *Winnipeg;* le jumelage des charges dépendra de l'harmonisation de la réglementation (p. ex., immigration, cabotage). Les systèmes de transport intelligents pourraient faciliter le jumelage des charges et la compréhension des spécifications des camions (p. ex., charge optimale), particulièrement dans le cas des petits exploitants. *Montréal;* le jumelage des charges nécessite des mesures d'incitation pour accroître sa mise en application. Le groupe a recommandé que la mesure de jumelage des charges soit regroupée avec la centralisation de la distribution des marchandises dans les milieux urbains.

Lubrifiants pour camions (F6)

- Les associations de camionneurs (STA, MTA, APTA et ACC) considèrent que les lubrifiants constituent l'une des mesures les plus prometteuses.
- Sous-groupes : *Toronto et Regina;* les lubrifiants constituent l'une des mesures les plus prometteuses. *Calgary;* il s'agit d'une bonne idée, mais d'autres analyses sont requises pour prouver à l'industrie qu'il s'agit d'une option viable. *Montréal;* cette mesure doit être promue par les fabricants.

Ralenti des camions (similaire à la mesure F11)

- Sous-groupes : Le groupe de *St. John's* recommande une initiative pour résoudre la question du ralenti des véhicules dans le secteur du transport de marchandises. Il faut pour cela effectuer de l'éducation et exercer des pressions sur les entreprises afin de les inciter à adopter des politiques qui réduisent l'usage du ralenti. Le groupe de *Halifax* appuie également une mesure visant à réduire l'usage du ralenti des camions, et il recommande que cette mesure soit étendue aux automobiles, aux locomotives et aux avions. Resource Conservation Manitoba est en faveur des restrictions relatives au ralenti, soit par voie de réglementation soit par voie d'éducation. Pour réduire le besoin du ralenti, le groupe de *Calgary* propose d'utiliser des chauffe-blocs dans les régions les plus froides du pays. Une étude de confirmation des avantages est proposée, en combinaison avec des programmes d'éducation et, éventuellement, de l'amélioration de la disponibilité de sites de branchement. *Regina;* les technologies des chauffe-blocs (p. ex., Proheat) peuvent être mises à profit pour éliminer l'usage du ralenti des moteurs diesels durant la nuit lorsqu'il fait froid. Cette technologie pourrait être étendue à d'autres secteurs, ce qui inclut les autobus et le rail.

MESURE :	**Ensembles de véhicules longs (EVL) (mesures F1L et F1H)**
SOMMAIRE :	**Forte opposition de divers groupes et particuliers. Appui de l'industrie du camionnage et de certains sous-groupes.**

OBSERVATIONS :

- Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière (CRASH) s'oppose à la proposition du Rapport sur les options de permettre des EVL en Nouvelle-Écosse, en Ontario et en Colombie-Britannique, sous prétexte que la proposition compromet la sécurité, n'est pas appuyée par le public et a peu d'incidences sur les émissions. CRASH déclare que le congrès américain, le gouvernement de la Colombie-Britannique, l'Association canadienne des automobilistes et la Société d'assurance-automobile du Québec ont formulé des réserves quant à la sécurité des EVL. (Séance de Toronto)
- CRASH a présenté des copies de lettres et de résolutions de 89 municipalités de l'Ontario qui s'opposent aux camions longs. Les municipalités vont des petits cantons à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Ces résolutions citent les préoccupations relatives aux répercussions sur les infrastructures et la sécurité des municipalités. Certaines résolutions soulignent des préoccupations précises relativement à la circulation et à la sécurité dans les villes modestes. (Présentations écrites)
- Plusieurs présentations individuelles étaient opposées aux camions longs, pour des raisons incluant la sécurité, les dommages causés à l'infrastructure du réseau routier et l'augmentation des émissions imputable au détournement du transport de marchandises assuré par le rail. Les présentations appuient les mesures de remplacement pour réduire les émissions, parmi lesquelles l'application des limites de vitesse pour les camions, l'utilisation d'appareils électroniques de limitation de leur vitesse, l'obligation d'effectuer un entretien adéquat des camions, l'application du Code national de sécurité, l'imposition de vérifications périodiques obligatoires des émissions des camions, l'obligation d'arrêt des moteurs pour éviter le ralenti excessif des camions, et la promotion de l'utilisation des chemins de fer. (Présentations écrites : Campbell, Oliver, Anderson, Field, Conrod, Weber, Phillips, Kelly)
- Transport 2000 et Ecology Action Centre n'appuient pas les camions longs. (Séances de Toronto et de Halifax, et présentations écrites)
- Les organismes STA, MTA, APTA et ACC ont effectué des présentations ou formulé des commentaires favorables aux camions longs. L'Ontario Trucking Association est favorable aux essais d'EVL dans des conditions contrôlées en Ontario. L'APTA soutient que l'importance du détournement du transport de marchandises effectué par le rail serait limitée. L'APTA déclare également que l'industrie ne vise pas à assurer le transport de marchandises volumineuses et lourdes par camion long (la mesure ne propose pas d'augmentation du poids), mais elle cherche à gagner de l'espace en volume et en surface. (Séance de Halifax pour l'APTA et l'ACC; présentations écrites pour la STA et la MTA)
- Sous-groupes : *Calgary:* le groupe était en faveur de la poursuite de l'utilisation de camions longs en Alberta, mais il a souligné que les commentaires du public sur cette question pourraient être utiles. Le groupe ne s'est pas prononcé sur la mise en œuvre de la mesure à l'échelle du Canada. *Regina:* le groupe plaçait cette mesure dans la catégorie des mesures « les plus prometteuses », soulignant que les camions longs existent déjà en Saskatchewan. *Toronto:* le groupe n'est pas parvenu à un accord sur ce sujet. *Winnipeg:* il s'agit de l'une des mesures les plus prometteuses, qui nécessite l'extension des permis existants, par voie d'harmonisation de la réglementation entre les provinces et les États américains. Les deux paliers de gouvernements doivent jouer un rôle. La mesure relative aux camions longs devrait être combinée à la réduction des limites de vitesse.

MESURE :	**Formation des conducteurs (mesure F10)**
SOMMAIRE :	**Soutien général de la formation des conducteurs sur le plan de la consommation de carburant, pour les chauffeurs de camions et les autres modes de transport de marchandises.**

OBSERVATIONS :

- La Saskatchewan Trucking Association, la Manitoba Trucking Association, l'Atlantic Provinces Trucking Association et l'Alliance canadienne du camionnage sont en faveur de l'amélioration de la formation, en rapport avec la consommation et les émissions des carburants. (Présentations écrites pour la STA et la MTA; Halifax pour l'APTA et l'ACC)
- Le ministère des transports des T. N-O propose de promouvoir des programmes de récompense des chauffeurs offerts par l'entreprise privée et basés sur les économies de carburant. (Séance de Calgary)
- Sous-groupes : Soutien général des groupes de *Montréal, Vancouver, Toronto, Halifax, Calgary, Winnipeg et St. John's* à l'amélioration de la formation des chauffeurs de camions. La plupart des groupes estiment que cette responsabilité devrait être partagée entre les organismes gouvernementaux provinciaux et l'industrie. Le programme Écoflotte de RNCan est utile et doit être promu. *Montréal;* le groupe propose une modification de la réglementation pour rendre la formation obligatoire. *Vancouver et Regina;* les employeurs pourraient utiliser des mesures d'incitation financière de leurs employés chauffeurs pour promouvoir les économies de consommation. *Halifax;* la formation devrait être mise à jour périodiquement. Dans le domaine des achats de l'État, des activités de réduction des GES comme l'Écoflotte de RNCan pourraient être requises (pas d'accord unanime). *Winnipeg;* cette possibilité s'applique particulièrement aux exploitants modestes et elle devrait inclure la formation des cadres des entreprises. Le financement du gouvernement est requis.

MESURE :	**Accélération de la mise au rebut (cinq ans) (mesure F8C)**
SOMMAIRE :	**Les sous-groupes appuient un programme accéléré de mise au rebut des camions.**

OBSERVATIONS :

- Les associations de camionnage (STA MTA, APTA et ACC) sont en faveur de la mise au rebut accélérée des camions, en tant que l'une des mesures les plus prometteuses.
- Sous-groupes : *Toronto:* le groupe est en faveur de l'accélération de la mise au rebut des camions, en tant que l'une des mesures les plus prometteuses. *Winnipeg:* cette mesure dépend de l'augmentation de la provision pour les coûts en capital. *Calgary:* le groupe est en faveur de cette mesure, mais il formule des réserves quant à sa mise en œuvre. *Montréal:* un programme de renouvellement accéléré du parc de camions est déjà en place au sein de l'industrie, mais il bénéficierait des subventions ou des mesures fiscales visant à encourager son application. Il convient d'être prudent en rapport avec la promotion du renouvellement du parc : environ la moitié de l'énergie consommée par un véhicule correspond au processus de fabrication.

MESURE :	**Provision pour les coûts en capital (PCC) pour les wagons et locomotives (mesures E6 et E7)**
SOMMAIRE :	**Les sous-groupes appuient l'augmentation de la provision pour les coûts en capital pour les wagons et locomotives.**

OBSERVATIONS :

- Sous-groupes : *Winnipeg;* le groupe est en faveur de l'augmentation ou du maintien de la provision pour les coûts en capital pour les camions et les trains (pour égaliser les règles fiscales). *Vancouver;* le groupe est en faveur de l'augmentation de la provision pour les coûts en capital pour les chemins de fer, en tant que l'une des mesures les plus prometteuses, de manière à égaliser les règles du jeu avec celles des camions et à promouvoir le remplacement des locomotives. *Calgary;* le groupe est en faveur de la provision pour les coûts en capital pour les locomotives et les wagons, et il souligne que la mise en œuvre de la mesure soulève moins de problèmes que la mise au rebut des camions. *Montréal;* le groupe est en faveur de l'harmonisation avec les politiques américaines en matière d'amortissement, la responsabilité incombant au gouvernement fédéral. *Toronto et Regina;* estiment, respectivement, que les mesures relatives à la PCC font partie des mesures prometteuses et les plus prometteuses.
- De plus, plusieurs participants se sont prononcés sur les questions générales de taxes, de provisions et sur les questions connexes en rapport avec le transport ferroviaire et les autres modes. Ces commentaires sont résumés à la section 3.3 du présent rapport.

MESURE :	**Électrification des chemins de fer (mesures E4A, E4B, E4C)**
SOMMAIRE :	**Deux organismes sont en faveur de l'électrification des transports et un sous-groupe appuie l'électrification des chemins de fer, à titre d'option possible à long terme.**

OBSERVATIONS :

- Transport 2000 propose l'électrification des chemins de fer (ainsi que des transports en commun urbains). L'énergie nucléaire ne devrait pas être écartée et nous avons une réserve de capacité hydroélectrique. Il nous est plus facile de contrôler les émissions d'une centrale thermique au gaz que de contrôler les conducteurs. (Séance de Calgary)
- L'Association charbonnière canadienne est en faveur de l'électrification. L'industrie du charbon vise l'abolition des émissions de la production d'électricité et elle a constitué une alliance avec les homologues américains. L'industrie prévoit avoir d'ici cinq ans une centrale pilote en opération qui fasse la preuve que l'électricité peut être produite aux prix actuels, pratiquement sans émissions de GES et autres émissions. (Séance de Calgary)
- Si l'électrification se fait rapidement, l'Ontario devra importer de l'électricité de la vallée de l'Ohio et des États du Midwest, produite par des centrales au charbon qui n'ont pas été nettoyées (fortes émissions). Il convient de trouver un équilibre entre les solutions à court terme et des solutions à long terme bien pensées. Le passage précipité à certains types de mesures à grande échelle réduira le nombre des options pour l'avenir. (Séance de Calgary)
- Sous-groupes : Un groupe de *Toronto* a conclu que l'électrification des chemins de fer pourrait être une mesure postérieure à Kyoto.

NOUVELLE MESURE : Nouvelles mesures complémentaires
• La Toronto Hoof and Cycle Courier Coalition recommande des mesures proactives pour accroître les activités de messagerie à pied et à vélo, et elle appuie la mise en œuvre de programmes de pousse-pousse pour les marchandises légères. Ces solutions, combinées avec un système de tarification des utilisateurs payeurs initiaux pour les livraisons de marchandises au centre-ville, réduiraient la circulation dans les centres urbains. (Séance de Toronto)
• Le sous-groupe de *Montréal* propose les mesures complémentaires suivantes. Aucun autre détail n'a été fourni : (1) assistance de l'expédition locale par caboteurs ou trains sous forme de subventions, de soutien de l'industrie ou de politiques du développement régional; (2) centralisation de la distribution des marchandises dans les centres urbains, par voie d'intégration du transport de marchandises aux plans de transport; (3) réduction de la congestion de la circulation urbaine due aux camions grâce à l'aménagement de voies réservées (voies pour autobus et pour camions), modulation des horaires, ou mesures d'incitation des expéditeurs; (4) adoption d'un énoncé de politique (ou d'une législation) basé sur l'optimisation des modes, selon des critères économiques et environnementaux; réalisation de démonstrations; et harmonisation des mesures d'incitation (stratégiques, fiscales et autres) relatives aux investissements dans les infrastructures ferroviaires et maritimes.

Autres observations

Les participants ont formulé des commentaires sur les autres mesures du programme « transport de marchandises » :

- SaskEnergy souligne qu'une locomotive au gaz naturel liquéfié est offerte par les fabricants d'équipements. Le Rapport sur les options considère la mesure E3 (transport ferroviaire, GLL-configuration double) comme l'une des mesures « moins prometteuses », mais une fois le gaz naturel adopté par un autre secteur (p. ex., camionnage), le potentiel sera important. (Séance de Régina)
- Le sous-groupe de Toronto a conclu que le code de pratiques du transport maritime de marchandises (mesure G7) devrait être considéré comme l'une des mesures les plus prometteuses. Le sous-groupe de Calgary est également en faveur de cette mesure (applicable dans le nord du Canada et non en Alberta). Par contre, le sous-groupe de Montréal a conclu que cette mesure ne devrait pas être l'une des plus prometteuses.
- Le sous-groupe de Toronto considère la mesure E5 (accord sur les émissions dans le secteur ferroviaire) comme prometteuse.

Les participants ont soulevé les points complémentaires suivants :

- Saskatchewan Association of Rural Municipalities et sous-groupe de Regina : Les collectivités rurales de la Saskatchewan sont essentiellement préoccupées par la fusion des silos et l'abandon des lignes ferroviaires. Les agriculteurs utiliseront des modes de transport à plus forte consommation de carburants et consommeront donc plus de carburants. Cela signifie que les émissions de GES dans l'agriculture augmenteront par rapport au scénario de base. Les agriculteurs ne devraient pas être pénalisés pour ce fait,

et il convient de reconnaître les efforts passés du secteur de l'agriculture (dans le cadre du processus de base). (Séance de Regina)

- Le GAIA Group : Dans les collectivités rurales de la Saskatchewan, la possibilité d'accroître la production en vue de faire face aux besoins locaux existe, réduisant ainsi les besoins relatifs à l'expédition (la plus grande partie de la nourriture consommée dans la province est maintenant importée). (Séance de Regina)
- Atlantic Provinces Trucking Association et Alliance canadienne du camionnage : L'augmentation du prix des carburants provoque une grave crise au Canada. L'industrie du camionnage est soumise à de fortes tensions. Dans l'hypothèse où les consommateurs refusent de payer un peu plus cher, les priorités de l'industrie seront axées sur la survie économique plutôt que sur les problèmes environnementaux. (Séance de Halifax)
- CAA Ontario : Le magasinage sur Internet représente un problème, car il se traduit par un plus grand nombre de livraisons à domicile. Commentaire de l'assistance: On espère que le commerce électronique sera organisé de façon que les livraisons des nombreux colis de petite taille puissent être plus efficaces que la formule actuelle, nombre de particuliers allant eux-mêmes prendre livraison des marchandises. (Séance de Toronto)
- Sous-groupe de St. John's : Il convient d'harmoniser les restrictions visant le coefficient de remplissage du transport de marchandises interprovincial et international, de manière à réduire le nombre des obstacles auxquels sont confrontés les véhicules qui traversent les diverses frontières. Les fournisseurs de carburant offrent des rabais aux camionneurs qui font le plein. Cela pourrait avoir un effet dissuasif sur la réduction de la consommation de carburant, et se traduire par une augmentation du ralenti, par exemple. Il convient de faire des études sur ce plan.
- Sous-groupe de Vancouver : Le groupe a précisé trois facteurs de succès : maintien de la compétitivité avec les États-Unis par voie d'harmonisation; maintien de la sécurité tout en réduisant les émissions; maximisation de la souplesse par voie, par exemple, de normalisation des containers.
- Sous-groupe de Toronto : Une étude sur les lignes ferroviaires sur de courtes distances est recommandée, ce qui inclut la mise en évidence des possibilités et du potentiel de courtes lignes ferroviaires, de leurs émissions et de leurs coûts.

PROGRAMME « VÉHICULES ROUTIERS ET CARBURANTS »

L'analyse qui suit présente les observations des intervenants sur le programme « véhicules routiers et carburants » de la Table. Étant donné la nature des observations reçues, l'analyse a été scindée en deux catégories : (1) mesures d'efficacité et (2) mesures reliées aux carburants (y compris les carburants de remplacement).

MESURES D'EFFICACITÉ

Les observations résumées ci-dessous concernent les mesures suivantes :

- Harmonisation des objectifs de réduction de la consommation de carburant (25 % d'ici l'an 2010 par rapport à l'objectif actuel)
- Taxation avec remise
- Amélioration de l'efficacité des camions lourds
- Mesure visant le parc de véhicules hybrides (nouvelle mesure)

Aperçu des observations des intervenants

L'industrie de l'automobile n'endosse pas obligatoirement les ***objectifs de réduction de la consommation de carburant,*** et elle est opposée à la ***taxation avec remise,*** considérant ces mesures comme étant inefficaces et dispendieuses. Toutes les autres observations reçues à propos de ces mesures étaient favorables, certains intervenants soutenant que l'objectif harmonisé de 25 % de réduction de la consommation n'était pas suffisamment ambitieux. Les observations reçues sur l'***amélioration de l'efficacité des camions lourds*** étaient limitées, mais favorables. Un certain nombre d'intervenants ont également appuyé précisément les efforts reliés à la ***technologie hybride***.

Détail des observations sur les mesures

MESURE :	**Harmonisation des objectifs de réduction de la consommation de carburant (25 % d'ici 2010 par rapport à l'objectif actuel) (mesure H1BL)**
SOMMAIRE :	**La plupart des sous-groupes étaient en faveur de cette mesure. L'industrie de l'automobile n'est pas obligatoirement favorable à cette option, certains autres intervenants estimant qu'elle est trop conservatrice.**

OBSERVATIONS :

- Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) : (plusieurs séances et présentations écrites)
  - L'ACCV recommande une série de mesures classées par ordre d'importance : tout d'abord, les initiatives volontaires. En second lieu, les instruments économiques de portée générale ou les mesures d'incitation commerciales. Enfin, les mesures d'obligation et de contrôle, seulement une fois que les autres stratégies auront été déployées.
  - Les normes de consommation de carburant ne se sont pas avérées très efficaces. Ces normes mesurent le succès des efforts déployés par les entreprises pour vendre des véhicules consommant peu de carburant, et non l'efficacité de la technologie.
  - L'objectif harmonisé volontaire de 25 % de réduction tel que proposé par la Table est difficile à atteindre sans harmonisation, mais sa réalisation serait facilitée par l'harmonisation à l'échelle de l'Amérique du Nord. Toutefois, un objectif d'amélioration de 25 % n'est pas nécessairement la meilleure façon de concevoir des véhicules plus efficaces.
- West Coast Environmental Law (WCEL) : (présentations écrites)
  - L'organisme WCEL est déçu que l'option la plus radicale envisagée ait été une réduction volontaire de 25 %, et par le fait, qu'une intervention unilatérale du Canada ait été considérée comme une mesure peu probable. Les courbes de coûts sont basées sur des coûts exagérés, qui ne sont pas compatibles avec les autres sources. Des véhicules ultra efficaces sont déjà sur le marché, faisant la preuve de la faisabilité de normes de consommation de carburant plus strictes.
  - Une norme légale est plus efficace qu'un objectif volontaire. L'harmonisation avec les États-Unis

est idéale mais non essentielle. Les fabricants peuvent réussir leur conversion dans des véhicules plus efficaces par voie de marketing.

- Recommandation : Le Canada devrait rapidement introduire une obligation légale de normes de consommation de 6 litres aux 100 kilomètres pour le parc combiné d'utilitaires légers et d'automobiles de tourisme (amélioration de 38 % par rapport aux normes actuelles). Des efforts devraient être déployés pour promouvoir une intervention parallèle des États-Unis.

- CAA Ontario : Dans l'hypothèse où nous souhaitons des véhicules plus efficaces, il nous faut fixer des objectifs aux constructeurs. L'effet de reprise est un mythe (les gens ne conduisent pas pour le seul plaisir de conduire). (Séance de Toronto)
- Better Environmentally Sound Transportation, l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick et Resource Conservation Manitoba sont en faveur de l'amélioration obligatoire des normes d'économies de carburant pour les véhicules.
- Au cours de plusieurs séances, les participants ont appelé l'industrie et le gouvernement à entreprendre le dialogue avec les États-Unis sur l'harmonisation et les nouveaux objectifs d'efficacité.
- Sous-groupes : Les groupes de *Vancouver, Winnipeg, Calgary, Toronto, Halifax et Regina* sont tous en faveur d'objectifs de consommation moyenne de carburant par entreprise (CMCE), harmonisés avec ceux des États-Unis. Toutefois, il existe des réserves quant à la probabilité que les États-Unis adoptent des normes améliorées. Un autre groupe de *Regina* souligne qu'il existe à l'étranger des véhicules plus efficaces que les produits nationaux. La réduction progressive des tarifs visant les véhicules efficaces aurait pour effet d'inciter les fabricants nord-américains à améliorer l'efficacité. (Cette idée a fait l'objet de controverses au sein du groupe.)

MESURE : **Taxation avec remise (mesure H10D)**

SOMMAIRE : **L'industrie de l'automobile s'oppose à cette option; certains autres intervenants sont en faveur et certains proposent l'adoption d'une mesure semblable des droits d'immatriculation.**

OBSERVATIONS :

- ACCV : Les taxes ou droits sur les véhicules augmentent leurs coûts, ce qui signifie que les particuliers gardent plus longtemps des véhicules moins sécuritaires et moins efficaces. Les droits ou taxes pénalisent également divers groupes d'utilisateurs; augmentent le coût des véhicules plus récents; et ne changent pas les habitudes d'utilisation des conducteurs.
- WCEL : L'hypothèse du Rapport sur les options selon laquelle la taxation avec remise contribuera peu à convaincre les consommateurs de changer de catégories de véhicules est contestable. D'autres études ont révélé que les taxes avec remise étaient rentables. Recommandation : En l'absence de nouvelles normes de CMCE équivalentes à celles qui sont recommandées précédemment, les autorités canadiennes devraient passer à l'adoption d'un système de taxation avec remise.
- STOP et Better Environmentally Sound Transportation sont en faveur de la taxation avec remise. Resource Conservation Manitoba appuie cette mesure et propose de relier le montant annuel des droits d'immatriculation des véhicules à l'économie de carburant.
- Commentaires de l'assistance : Nous devons décourager l'utilisation d'automobiles à forte consommation d'essence et encourager l'achat d'automobiles à faible consommation d'essence. Deux façons d'atteindre ce but sont les taxes à l'achat des véhicules et les coûts d'immatriculation. (Séance de Toronto)
- Sous-groupes : Certains membres du groupe de *Montréal* ont estimé que la taxation avec remise était

une mesure prometteuse, et qu'elle le serait encore plus si elle était combinée à une mesure similaire en rapport avec les droits d'immatriculation. *Calgary;* les instruments économiques influent sur les habitudes d'achat. La taxation avec remise pourrait justifier l'achat d'un véhicule efficace, plutôt qu'un VLT.

MESURE : **Amélioration de l'efficacité des camions lourds (mesure H8A)**

SOMMAIRE : **Un certain nombre de sous-groupes étaient en faveur de cette mesure.**

OBSERVATIONS :

- Sous-groupes : *Vancouver:* il s'agit de l'une des mesures les plus prometteuses. *Halifax;* il est possible de faire mieux en faisant le lien avec les mesures du programme « transport de marchandises » (lubrifiants, formation, etc.). *Toronto;* les marchés et les règlements (combinés à l'augmentation des prix des carburants) devraient provoquer l'introduction de la technologie requise. *Regina;* cette mesure, et plus précisément les systèmes centraux de gonflage des pneumatiques des camions lourds, est pertinente en Saskatchewan. Elle devrait être facultative (dépendante du conducteur ou du parc).
- Agence de l'efficacité énergétique (Québec) : Une autre mesure proposée consiste à optimiser les spécifications mécaniques des constructeurs de camions pour les moteurs, les transmissions, les pneumatiques et les autres options. Le potentiel de réduction est de 15 %; en combinaison avec les mesures visant la conduite, le potentiel grimpe à 30 %. Cette mesure pourrait être mise en œuvre par l'intermédiaire des réseaux de vente des constructeurs de véhicules lourds, et elle pourrait inclure la publicisation et la promotion des spécifications relatives à la consommation de carburant. Cette mesure serait peu coûteuse à mettre en œuvre et elle serait rentable pour les entreprises de camionnage. (Séance de Montréal)

NOUVELLE MESURE : **Mesure relative aux parcs de véhicules hybrides** (semblable à la mesure H2B, achat des parcs à haut rendement)

- Un sous-groupe de *Vancouver* a proposé une mesure visant à encourager l'incorporation de véhicules hybrides aux parcs (axée à l'origine essentiellement sur les véhicules légers).
- Azure Dynamics Inc. : La Table a été trop conservatrice dans ses estimations de l'acceptation potentielle des véhicules électriques hybrides. Le président de Ford prévoit que ces véhicules représenteront 20 % du marché d'ici 2010. L'étude de référence préparée pour le compte de la Table a indiqué que les véhicules diesels hybrides généraient des réductions de GES de 32 $/tonne et que l'essence hybride à faible teneur en soufre des réductions de 4 $/tonne (véhicules légers). La technologie hybride affiche également des résultats positifs pour les autobus. Elle devrait faire partie des options les plus prometteuses (avant certaines des options les plus prometteuses du Rapport sur les options). (Séance de Vancouver)
- STOP est en faveur de la promotion des véhicules hybrides, basée sur leur potentiel important à long terme. La STO préfère l'introduction de technologies de pointe, notamment les autobus hybrides, et appuie l'utilisation de subventions et d'autres formes d'aides pour la mise en place de technologies de remplacement. (Séance de Montréal)
- Lors des discussions dans les diverses villes, il a été souligné que des constructeurs japonais mettraient sur le marché cette année au Canada deux véhicules hybrides.

Autres observations

Les participants ont formulé des commentaires sur les autres mesures d'efficacité du programme « véhicules routiers et carburants » :

- Le ministère des transports des T. N-O propose de promouvoir l'achat de véhicules à faibles émissions par voies de promotion, de formation des conducteurs et d'identification visuelle. Cette stratégie devrait être considérée comme prometteuse et préférable aux incitatifs à l'achat de véhicules (H3A) ou à la taxation avec remise (ci-dessus). (Présentations écrites)

Les participants ont soulevé les points supplémentaires suivants :

- ACCV : (1) L'industrie automobile est en faveur d'une amélioration de l'efficacité et elle est parvenue à réduire de 8 % la consommation moyenne de carburant du parc des véhicules sur la route depuis 1990. Toutefois, les kilomètres par véhicule parcourus augmentent à un taux que ne peuvent suivre les progrès de la technologie. (2) L'industrie automobile (Daimler, Chrysler, Ford et General Motors) met actuellement au point des solutions technologiques, essentiellement par l'intermédiaire du Partnership of New Generation Vehicles. On ne prévoit pas de ventes importantes de ces technologies à faible consommation avant 2009, l'assimilation complète par le marché étant prévue vers 2030. La technologie n'est pas la solution à court terme. (3) L'industrie canadienne est intégrée à l'industrie américaine, ce qui signifie la nécessité d'harmoniser les politiques à l'échelle de l'Amérique du Nord. (Plusieurs séances)
- Nombre d'autres organismes sont également en faveur de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules. Par exemple, l'ICPP est en faveur des efforts visant à améliorer la consommation efficace de carburant, et la Toronto Hoof and Cycle Courier Coalition souligne que la réduction de la consommation des véhicules et la mise au point de carburants moins polluants constituent des mesures élémentaires. (Séance de Toronto)
- Le Climate Change Caucus du Nova Scotia Environmental Network propose que ce programme soit réintitulé « technologie des transports et carburants » de manière à inclure tous les modes. Le Rapport sur les options doit être axé sur l'amélioration de la technologie dans les autres modes, où le volume des études en cours est moindre. (Séance de Halifax)
- Enbridge Consumers Gas est en faveur de la poursuite de la mise au point et l'implantation de la technologie. Certains de ces efforts devrait être axés sur les progrès de la technologie existante (p. ex., amélioration des transmissions, réduction de la résistance au roulement). (Présentation écrite)
- Sous-groupes : *Calgary;* la faisabilité et l'efficacité de l'utilisation généralisée de systèmes automatiques de gonflage des pneumatiques doivent être évaluées. *St. John's;* il convient d'envisager l'installation d'instruments de tableau de bord de manière à permettre la lecture de la consommation de carburant et de l'efficacité énergétique, ou d'indiquer à quel moment une mise au point est requise.

MESURES RELIÉES AUX CARBURANTS (Y COMPRIS LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT)

Le sommaire ci-dessous commence par les observations relatives à des combinaisons ou mesures précises :

- Mesures d'incitation de la consommation de carburants de remplacement (combinaison)
- Débouchés commerciaux propres aux carburants de remplacement (combinaison)
- Mise au point et démonstration de la technologie (nouvelle mesure)

Toutefois, dans le domaine des carburants, une grande partie des observations reçues n'étaient *pas* axées sur des mesures précises; ces observations reflétaient plutôt l'opinion des intervenants sur des carburants précis et sur les technologies connexes. En conséquence, cette section inclut également des sommaires complémentaires des présentations relatives à certains carburants ou à certaines technologies :

- Véhicules au gaz naturel
- Injection directe sous haute pression (IDHP) de gaz naturel
- Éthanol
- Cellules de carburant au méthanol
- Autres carburants/technologies.

Aperçu des observations des intervenants

Les intervenants insistent sur l'***importance de la contribution potentielle de la technologie des carburants de remplacement*** à la réduction des GES. Certains intervenants affirment que le Rapport sur les options sous-estime ce potentiel alors que l'industrie pétrolière est de l'avis que celui-ci est surestimé. La plupart des intervenants soulignent également l'importance des ***mesures d'incitation,*** du point de vue de la promotion de la mise au point de certains carburants de remplacement. Nombre d'intervenants étaient également en faveur du soutien des parcs fonctionnant aux carburants de remplacement, ainsi que des démonstrations de la technologie. Des commentaires ont également été reçus relativement aux avantages liés aux améliorations des carburants conventionnels.

Observations détaillées sur les mesures

GRAPPE :	**Mesures d'incitation de la consommation de carburants de remplacement.** Ce groupe de mesures inclut les incitatifs aux infrastructures et carburants de remplacement pour le propane et le gaz naturel (mesures H7B et H7C), les incitatifs pour l'éthanol (H5B) et les autres propositions relatives aux incitatifs pour les carburants de remplacement.
SOMMAIRE :	**La plupart des intervenants ont souligné l'importance des mesures d'incitation, du point de vue de la promotion de la mise au point de carburants de remplacement pour les transports, tout en proposant des incitatifs pour les carburants, les infrastructures et les véhicules.**

OBSERVATIONS :

- Les représentants de l'industrie du gaz naturel (dont la liste figure dans l'encadré sur la technologie ci-dessous) ont formulé les commentaires suivants sur les programmes d'incitatifs : (Plusieurs séances et présentations écrites)
  - L'industrie demande aux pouvoirs publics de s'engager à maintenir le régime fiscal actuel pour le gaz naturel en tant que carburant de transport (c.-à-d. le maintien de la structure fiscale ou des avantages relatifs entre carburants). Les utilisateurs considèrent que pour investir dans des VGN, il leur faut obtenir des garanties que les prix relatifs seront maintenus.
  - Des incitatifs à l'achat de véhicules sont requis pour encourager la hausse de la production et réduire les prix des véhicules.
  - Des incitatifs pourraient également être nécessaires à l'expansion des infrastructures dans les principaux secteurs de développement (notamment, les corridors pour camions), même s'il s'agit d'une exigence moindre étant donné les avantages de la capacité de se ravitailler en carburant sur place, et la distribution à grande échelle du gaz naturel ainsi que la réaction du secteur privé face à la hausse de la demande. L'industrie est encouragée par l'inclusion de la mesure H7C dans le Rapport sur les options.
- Association canadienne des carburants renouvelables (ACCR) : Le maintien des exemptions fiscales actuellement accordées aux mélanges à l'éthanol revêt une grande importance pour l'industrie. (Présentations écrites)
- Commentaires de l'assistance (séance de Toronto) : L'avantage actuel dont bénéficient les carburants de remplacement du point de vue du régime fiscal doit être maintenu, mais aucun incitatif complémentaire n'est nécessaire. Il convient cependant que le gouvernement joue un rôle de chef de file et qu'il effectue la promotion des carburants de remplacement. Des incitatifs modestes visant les véhicules pourraient également être requis.
- Commentaires généraux des sous-groupes : *Winnipeg:* les mesures prometteuses de la Table (ce qui inclut les incitatifs aux infrastructures de carburants de remplacement et à la capacité de production d'éthanol) sont pertinentes dans le contexte du Manitoba. Les pouvoirs publics et les constructeurs ou fournisseurs doivent collaborer à la création d'incitatifs aux véhicules consommant des carburants de remplacement et aux infrastructures connexes (p. ex., PCC, taxes). *Vancouver:* des mesures énergiques sont requises pour aider le gaz naturel à jouer un rôle important, dont une aide au dédommagement du coût des véhicules et à la promotion de la sensibilisation des consommateurs. *Montréal;* le groupe a débattu d'une série de mesures d'incitation et de dissuasion basées sur le principe du pollueur-payeur, mais n'est parvenu à aucun consensus.
- Sous-groupes sur les incitatifs aux infrastructures et carburants de remplacement (H7B et H7C) : *Toronto;* des corridors de transport de marchandises réservés aux carburants de remplacement sont requis. Des stations pourraient être construites dès aujourd'hui moyennant un coût modeste s'il existait

un marché, mais ce marché n'existe pas. *Regina:* le concept du corridor est valable pour la Saskatchewan (p. ex., le corridor Regina-Saskatoon). Le renforcement des infrastructures de carburant abolit les obstacles reliés à l'autonomie des véhicules. *Calgary:* les carburants de remplacement constituent une mesure intéressante, mais il y a eu dissension au sein du groupe quant aux niveaux relatifs. La promotion inclurait des corridors réservés aux carburants de remplacement (particulièrement Calgary-Edmonton) ainsi que des incitatifs à l'achat des parcs.

- Sous-groupes sur les incitatifs à la capacité de production d'éthanol (H5B) : *Vancouver:* les mélanges à l'éthanol (faible teneur) constituent l'une des mesures les plus prometteuses. Les répercussions fiscales des recommandations visant l'éthanol sont importantes et pourraient être sous-estimées. *Montréal:* dans le cas de l'éthanol, il est recommandé de transférer les priorités du maïs au bois ou à d'autres options (aucune mention particulière de mesures d'incitation). *Regina:* les obstacles à l'ajout d'E10 à toute essence vendue au Canada peuvent être surmontés. Le prix relatif de l'éthanol diminuera au fur et à mesure de l'augmentation du volume de production et des prix de l'essence. Cette utilisation de l'éthanol devrait être rendue obligatoire de manière à créer les volumes importants requis. *Halifax:* c'est dans les provinces de l'Atlantique que le bois affiche le potentiel le plus intéressant en tant que matière première de l'éthanol. Des progrès technologiques sont requis pour mettre au point un carburant commercialisable.

GRAPPE : **Débouchés commerciaux propres aux carburants de remplacement**. Ce groupe de mesures inclut l'acquisition de parcs de VCR (mesure H2A), l'acquisition de camions lourds VCR (H8B), les systèmes évolués aux carburants de remplacement des autobus de transports en commun (H9) et les autres propositions reliées aux possibilités de VCR.

SOMMAIRE : **La plupart des intervenants étaient favorables aux efforts visant à accroître la consommation de carburants de remplacement par les parcs de véhicules et par certains marchés, comme les véhicules lourds et les autobus de transport en commun.**

OBSERVATIONS :

- L'industrie du gaz naturel est encouragée par les mesures du Rapport sur les options qui portent sur les débouchés propres aux VGN, ce qui inclut les mesures relatives à l'acquisition des parcs de véhicules, aux camions lourds et aux autobus. (Plusieurs séances)
- Resource Conservation Manitoba est en faveur des politiques d'acquisition de parcs de véhicules qui encouragent l'utilisation de véhicules à faible consommation de carburant en mettant à profit des sources d'énergies renouvelables et l'organisme appuie l'élargissement de l'initiative Alternative Fuels Market Development Initiative. (Présentations écrites)
- Commentaires généraux des sous-groupes : *Winnipeg:* les mesures prometteuses de la Table (ce qui inclut les mesures de cette combinaison) conviennent bien au Manitoba. *Halifax:* il sera possible en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick de faire le lien avec le gaz naturel de l'île de Sable.
- Sous-groupes sur l'acquisition de parcs de VCR (H2A) : *Halifax:* des incitatifs s'adressant aux gestionnaires des parcs de véhicules sont requis. *Montréal:* le groupe est en faveur du recours aux nouvelles technologies sur des créneaux du marché, ce qui inclut les incitatifs aux achats de véhicules gouvernementaux et à l'acquisition de parcs de véhicules. *Calgary:* voir mesures H7B/H7C ci-dessus.
- Sous-groupes sur l'acquisition de camions lourds VCR (H8B) : *Toronto:* la demande de camions pourrait être suffisamment importante pour réduire les coûts de la technologie et, de ce fait, rendre celle-ci viable pour les autobus de transport en commun également. *Halifax:* la création de l'infrastructure nécessaire est essentielle, et il convient de raccourcir suffisamment la durée de la

récupération des coûts pour que les gestionnaires des parcs de véhicules soient attirés par l'investissement.

- Sous-groupes sur les carburants de remplacement et la conception des autobus de transport en commun (mesure H9) : *Halifax;* le groupe a souligné que la nécessité de reconstituer les parcs de véhicules de transport public offrait des possibilités importantes de réduire les émissions en remplaçant les autobus vétustes par des véhicules plus récents consommant des carburants de remplacement. *Regina;* il convient de faire le lien entre les carburants de remplacement et les transports en commun. Six exploitants de transport en commun canadiens possèdent déjà des autobus qui fonctionnent aux carburants de remplacement (un total de 250 à 300 véhicules). *Montréal;* un groupe est en faveur des carburants de remplacement sur certains créneaux du marché, ce qui inclut les autobus et hybrides au gaz naturel. *Toronto;* des mécanismes de financement de remplacement sont nécessaires (p. ex., mécanisme de financement privé afin de stimuler la modernisation et l'innovation au sein des parcs de véhicules de transport public).

NOUVELLE MESURE : Mise au point et démonstration de la technologie

- Certains sous-groupes ont formulé des suggestions relatives à des programmes de développement technologique et de démonstration des technologies les plus récentes (à la fois pour les technologies d'efficacité et les carburants de remplacement). *Winnipeg;* les pouvoirs publics et les fournisseurs ou constructeurs devraient effectuer de manière concertée la recherche et le développement, les démonstrations et les essais sur les véhicules. *Montréal;* le groupe a recommandé la poursuite du financement de la recherche et du développement ainsi que du marketing. *Vancouver;* le groupe a considéré que l'absence de mesures d'incitation pour la démonstration de la technologie représentait une lacune.

TECHNOLOGIE : Véhicules au gaz naturel

- Présentations indépendantes sur les VGN par la Canadian Natural Gas Vehicle Alliance, FuelMaker Corporation, ATCO Gas, SaskEnergy, BCG 4Pro Systems, Enbridge Consumers Gas, Union Gas et Gaz Métropolitain (plusieurs séances)

OBSERVATIONS :

- Les véhicules au gaz naturel ont fait leurs preuves, il sont disponibles sur le marché et ils sont économiques, plus d'un million de véhicules étant en circulation à l'échelle mondiale. Les VGN peuvent permettre une réduction de 32 % des émissions de GES et des réductions très importantes des COV, du CO et du NO_x (beaucoup plus propres que la norme qui s'applique aux véhicules très peu polluants).
- La technologie des fabricants d'équipements est fiable et disponible commercialement à l'heure actuelle. Il existe aujourd'hui sur le marché un choix de véhicules lourds et légers permettant la réduction des GES. Les trois fabricants nord-américains de véhicules possèdent leurs « centres d'excellence » de VGN au Canada. Il existe également des options prometteuses sur le marché des véhicules lourds, des autobus et des traversiers.
- Les véhicules fonctionnant exclusivement au gaz naturel ont une autonomie de 300 km ou plus (et les véhicules utilisant deux carburants augmentent l'autonomie que permet le réservoir d'essence). L'infrastructure de ravitaillement a fait ses preuves et elle est économique, et un réseau de distribution est en place. Des entreprises canadiennes offrent les technologies de ravitaillement.
- Dans le cas des automobiles, le Rapport sur les options prend pour hypothèse une série de production

de 20 000 véhicules, ce qui se traduit par un coût de réduction des GES de 40 $ la tonne. Toutefois, en prenant le chiffre de 50 000 véhicules, le coût par véhicule est fortement réduit, se traduisant par un bénéfice net de 5 $ la tonne. L'étude est basée sur une berline compacte économe en carburant. Dans le cas des applications plus courantes, comme les camionnettes ou camions commerciaux, le coût se traduirait par un bénéfice de 10 $ la tonne.

- Les VGN devraient constituer l'une des options les « plus prometteuses » du point de vue de la réduction des GES, même sans tenir compte d'autres facteurs comme l'amélioration de la sécurité, les réductions des émissions de NO_x et de particules, et les réserves de gaz naturel abondantes.

TECHNOLOGIE : Injection directe sous haute pression de gaz naturel

- Présentation par Westport Innovations Inc.

OBSERVATIONS :

- Westport met au point une technologie d'injection directe sous haute pression (IDHP) de gaz naturel pour les moteurs diesels des camions lourds. Cette technologie réduit les émissions de NO_x, de particules et de CO_2 en comparaison du carburant diesel, tout en gardant le couple et l'efficacité du diesel.
- L'IDHP a été considérée, dans le cadre d'un document de recherche préparé pour le compte de la Table des transports, comme la méthode la plus rentable de réduction des émissions de GES des camions lourds. La technologie IDHP peut également être utilisée pour des applications stationnaires, et les études relatives à son utilisation sur les véhicules utilitaires légers ont débuté.
- La rentabilité peut être encore améliorée en se tournant vers les nouvelles technologies de liquéfaction du gaz naturel, qui réduisent l'énergie nécessaire pour la liquéfaction. Cela permet une baisse du coût de la réduction des GES à moins de 20 $ la tonne d'équivalent CO_2, pour atteindre vraisemblablement un chiffre aussi bas que - 20 $ la tonne dans l'avenir.
- Il s'agit d'une technologie canadienne qui permet l'utilisation efficace d'une ressource canadienne abondante.

TECHNOLOGIE : Éthanol

- Présentation de l'Association canadienne des carburants renouvelables (ACCR)

OBSERVATIONS :

- Les mélanges à l'éthanol constituent une option rentable de réduction des GES. Dans l'hypothèse où l'industrie croît pour produire 1 milliard de litres d'éthanol par année d'ici 2010, les réductions d'équivalent CO_2 seraient de 1,47 million de tonnes par année. On parle de mélanges contenant 10 % d'éthanol produit à partir du maïs; la production de lignocellulose permet des réductions complémentaires.
- L'ACCR est déçue de constater que la possibilité que des véhicules polycarburants fonctionnent à l'E85 n'a pas été évaluée en profondeur. L'E85 offre des possibilités de réduction des émissions de GES du secteur des transports pouvant atteindre 57 %, lorsque l'éthanol est produit à partir de la lignocellulose.
- L'association est également déçue qu'on n'ait pas accordé d'attention à des technologies comme les piles à combustible qui utilisent l'éthanol comme principale matière première, et l'utilisation de l'éthanol comme carburant dans le secteur de l'aviation. De plus, il conviendrait de réévaluer la capacité du biodiésel de réduire les émissions de GES, une fois ce carburant en production commerciale.

TECHNOLOGIE : Piles à combustible au méthanol

- Présenté par Methanex Corporation

OBSERVATIONS :

- Les piles à combustible au méthanol produisent de très faibles émissions de polluants atmosphériques urbains et produisent de 40 à 50 % de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans l'avenir, les piles à combustible remplaceront les moteurs à combustion interne. Il nous faut appuyer la technologie, de manière à accélérer le changement et à tirer profit des avantages le plus rapidement possible.
- L'analyse de la Table était basée sur des hypothèses conservatrices, avec pour résultat des estimations une rentabilité et une pénétration du marché faibles. Les hypothèses relatives aux coûts différentiels des véhicules sont plus élevées que les estimations de 3 000 $ par véhicule de l'industrie. Les coûts différentiels au détail sont également plus élevés que les prévisions de l'industrie, et la méthodologie pénalise le méthanol en excluant les taxes sur les carburants et de vente au détail des calculs.
- Conclusion : On prévoit que la rentabilité des véhicules à piles à combustible au méthanol se situe entre 35 $ et 50 $ la tonne de réduction des CO_2 une fois effectués les ajustements mentionnés ci-dessus. Les véhicules à piles à combustible au méthanol devraient être inclus dans les catégories des mesures les « plus prometteuses » ou « prometteuses ».

TECHNOLOGIE : Autres carburants/technologies

- Présentations et observations des divers groupes

OBSERVATIONS :

- Technologie des piles à combustible (généralités) : Strathcona County Engineering and Environmental Planning appuie la promotion de la technologie des piles à combustible, comme la pile à combustible Ballard. (Présentation écrite)
- Électricité : Un sous-groupe de *Montréal* est d'avis que les véhicules électriques méritent une place plus explicite dans le Rapport sur les options, particulièrement dans le contexte du Québec (production d'hydroélectricité). Le concept devrait être élargi aux bicyclettes électriques et à d'autres types de véhicules.
- Carburants conventionnels : L'ACCV déclare qu'il nous faut traiter les véhicules et les carburants comme un système global. L'amélioration de la qualité des carburants s'impose pour promouvoir le développement de la qualité de technologies de pointe pour des véhicules à faible consommation. Les carburants plus propres ont des retombées positives immédiates sur l'ensemble du parc de véhicules existants (plusieurs séances). Un sous-groupe de *Montréal* note que les carburants à faible teneur en soufre sont une condition indispensable aux progrès des technologies de pointe et nécessitent une intervention concertée des intervenants (pouvoirs publics, constructeurs automobiles, sociétés de carburants, etc.), de manière à fixer des objectifs réalistes. L'Agence canadienne de commercialisation et de distribution (Québec) informe qu'un additif pour carburant 100 % organique a été mis au point en collaboration avec le Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ). L'additif permet une combustion plus efficace et des gains d'énergie de l'ordre de 8 %. (Présentation écrite)
- Diesel : L'ICPP souligne que le carburant diesel est de 25 à 30 % plus efficace pour les véhicules légers, ce qui signifie une réduction similaire des émissions de GES. Les nouveaux moteurs qui consomment du diesel reformulé produiront les mêmes émissions de polluants courants que les moteurs à essence. Il s'agit d'une possibilité qui peut être mise à profit dès aujourd'hui. (Séance de Halifax) Un sous-groupe de *Halifax* a également souligné qu'il y aura des débouchés pour le diesel propre (non précisés). Un sous-groupe de *Vancouver* propose un contenu en additif obligatoire du carburant diesel

(plus précisément, ajout de détergents au carburant diesel pour améliorer les émissions).

- Essence : Resource Conservation Manitoba appuie le contenu en énergie renouvelable obligatoire dans l'essence. (Présentation écrite)
- Divers : Les participants ont soulevé des questions à propos des autres technologies, notamment les carburants « verts » modifiés génétiquement pour l'aviation et la technologie des véhicules à air comprimé. (Séances de Calgary et Regina)

Autres observations

Les participants ont soulevé les points supplémentaires suivants :

- ICPP : On exagère le potentiel des carburants de remplacement et des nouvelles technologies. Les hypothèses relatives aux technologies innovatrices, à la réduction du coût des véhicules et à la réaction des consommateurs ne sont pas confirmées par l'expérience accumulée au cours des 25 dernières années. (Plusieurs séances)
- ACCP : Des véhicules à carburant de remplacement sont offerts par les fabricants, mais le problème du coût demeure (notamment l'installation de réservoirs sur les véhicules au GNC). Sans production de masse, il sera difficile de réduire les coûts. (Plusieurs séances)
- Enbridge Consumers Gas : Les mesures doivent être harmonisées à l'échelle de l'Amérique du Nord (présentation écrite). L'ICPP estime également qu'il convient de mettre l'accent sur l'harmonisation. De 35 à 40 % des réductions nécessitent l'harmonisation de l'approche américaine et de l'approche canadienne. (Plusieurs séances)
- Le Gaia Group recommande d'accorder plus d'importance aux carburants de remplacement, et d'appuyer les collectivités agricoles en augmentant la consommation de carburants biologiques. (Séance de Regina)
- Commentaires de l'assistance: Certains sont d'avis que l'utilisation du gaz naturel pourrait se traduire par une réduction des émissions de GES supérieure à l'énergie électrique, et des études plus approfondies sont requises sur les répercussions de l'utilisation de carburants de remplacement sur la disponibilité de carburants pour la production d'électricité. (Séance de Toronto)
- Sous-groupes : *Vancouver;* pour que les mesures se concrétisent, la politique et les leviers financiers doivent être appliqués simultanément et de manière compatible, ce qui inclut la démonstration des technologies, l'éducation et la tarification (taxes et incitatifs). Il nous faut être en mesure de préciser quels sont les avantages fondamentaux pour l'acheteur, en plus des avantages environnementaux. *Winnipeg;* voire les enjeux importants : tout d'abord, quels sont les aspects qui seront volontaires et quels sont ceux qui feront l'objet d'une législation? En second lieu, quel est le montant du capital que les diverses parties prenantes vont investir? En troisième lieu, quelles sont les échéances d'application de ces mesures? *Toronto;* certains membres du groupe sont convaincus que la création d'une demande pour les véhicules et carburants de remplacement suppose la sensibilisation, des mesures fiscales et la réglementation (comme en Californie).

Les participants ont également mis en évidence nombre de débouchés commerciaux associés aux nouvelles technologies. En complément des avis relatifs aux technologies précises décrites précédemment, les commentaires généraux suivants ont été formulés :

- Saskatchewan Research Council : Au Canada, environ 25 entreprises effectuent en permanence la mise au point de produits dans le domaine des carburants de remplacement. Ces entreprises vendent leurs produits à l'échelon international et elles sont très innovatrices. Il existe des débouchés importants à l'échelon national et international, qui sont générés par le changement climatique. (Séance de Regina)

- Charonic Canada Ltd. : Le marché des carburants de pointe pour les transports est caractérisé par un nombre important de petites entreprises innovatrices. Le Canada possède une main-d'œuvre qualifiée et des entreprises établies, et la technologie y est directement disponible. Les facteurs essentiels de succès sont le leadership des pouvoirs publics; la priorité aux débouchés du marché qui offrent d'autres retombées positives en complément des réductions des GES; un protocole commercial sur les émissions; et l'accès à des projets de mise en œuvre conjoints. (Séance de Toronto)

PROGRAMME « HORS ROUTE »

Très peu de commentaires ont été formulés par les intervenants sur le programme « hors route » de la Table. Les points suivants résument les suggestions et observations reçues :

- Ministère des transports des T. N-O : Le Ministère appuie les recherches relatives aux véhicules hors route. Il existe un certain nombre de projets de mise en valeur de nouvelles ressources prévus ou planifiés dans ces territoires. Toutes les mesures qui réduisent les émissions dans les mines, la foresterie, et le pétrole et le gaz seraient plus efficaces et rentables si elles étaient mises en œuvre au début des projets ou des développements. (Séance de Calgary)

- Ministère des transports des T. N-O : Les véhicules tout terrain et les autoneiges sont largement utilisés par les collectivités, où ils constituent le principal mode de transport. En rapport avec ces véhicules, le ministère des transports est en faveur des activités de sensibilisation du public, de règlements sur la consommation de carburant et de protocoles d'entente. (Séance de Calgary)

- Natural History Society of Newfoundland and Labrador : Les politiques gouvernementales favorisent la croissance du secteur hors route, par exemple en subventionnant la construction et l'entretien de pistes pour motoneiges. L'élimination de ces subventions et l'augmentation des taxes sur les véhicules récréatifs comme les VTT, les motoneiges et les motomarines pourraient avoir un effet dissuasif sur la croissance. Les gouvernements devraient plutôt promouvoir les loisirs non motorisés. (Présentation écrite)

- Natural History Society of Newfoundland and Labrador : La composante loisirs/jardinage du secteur hors route n'a pas reçu l'attention qu'elle mérite. Des recherches plus approfondies sont nécessaires pour examiner la contribution de ce secteur, et la façon dont les émissions pourraient être réduites. (Présentations écrites)

- Réunion en petits groupes de St. John's : Les véhicules hors route eux-mêmes font la promotion de la vitesse – l'amélioration et l'augmentation de la taille des véhicules se traduisent par une augmentation de la vitesse. Il nous faut envisager la production de véhicules dont les émissions de GES sont réduites au maximum et de vendre cette idée aux acheteurs. Cela suppose la restriction de la taille des moteurs par voie de réglementation ou de consultation des intervenants.

- Réunion en petits groupes de Regina : Les agriculteurs et les exploitants de matériel lourd tireraient profit des possibilités d'éducation et de formation qui concernent l'entretien des équipements hors route afin de garantir une efficacité maximale (par l'intermédiaire des écoles de métiers et des services de vulgarisation).

- Association canadienne des carburants renouvelables : L'éthanol offre des possibilités d'utilisation pour les véhicules et les équipements hors route, et il a été mis à profit pour réduire les émissions à des emplacements fragiles d'un point de vue écologique aux États-Unis. (Présentation écrite)

- Canadian Natural Gas Vehicle Alliance : Des véhicules au gaz naturel hors route sont offerts par les fabricants, ce qui inclut par exemple les chariots-élévateurs (Caterpillar, Sellick, Clark) ainsi que les surfaceuses (Zamboni et Olympia). Les conversions au gaz naturel sont immédiatement réalisables. (Séance de Toronto)

- Réunion en petits groupes de Montréal : Le groupe est en faveur des mesures visant la promotion des nouvelles technologies sur certains créneaux, ce qui inclut les véhicules hors route (p. ex., bicyclettes électriques, embarcations).

3.3 INSTRUMENTS ÉCONOMIQUES

Durant les séances de consultation, de très nombreuses observations ont porté sur les taxes, les prix et les mesures connexes. La présente section résume les grands points soulevés, qui ont été subdivisés en deux sous-thèmes : taxes sur les carburants et uniformisation des règles du jeu. Pour chaque sous-thème, les principaux sujets des observations des intervenants sont soulignés, accompagnés d'exemples qui *illustrent* les opinions des différents intervenants. (Présentations écrites, sauf autre indication)

Aperçu des observations des intervenants

L'opinion des intervenants sur la question de l'augmentation des taxes sur les carburants était mitigée. Par contre, on a constaté que de nombreux intervenants à l'échelle du pays étaient en faveur du concept de la réservation d'au moins une partie des taxes sur les carburants aux

infrastructures et systèmes de transport (particulièrement pour les modes à faibles émissions de GES, ainsi qu'à d'autres améliorations qui réduisent ces émissions).

Nombre d'intervenants accordaient de l'importance à la question de l'uniformisation des règles du jeu. Toutefois, les opinions étaient très tranchées quant à la détermination des modes qui profitent à l'heure actuelle d'un traitement fiscal de faveur. Les intervenants admettent la nécessité d'une comptabilisation du coût complet qui tienne compte de l'imposition, des droits, des frais, des subventions et des facteurs externes afin de faciliter les futures décisions stratégiques.

Taxes sur les carburants

Des opinions très diversifiées ont été formulées sur la question des taxes sur les carburants. Nombre d'intervenants ne sont pas en faveur d'augmentation de ces taxes. Par exemple :

- L'ICPP est fortement convaincu qu'une taxe sur les carburants de 0,86 $ le litre ne devrait pas être appuyée et qu'elle serait inacceptable pour le public. Aucune expérience nord-américaine n'indique que de faibles augmentations auraient des répercussions proportionnelles sur la consommation. (Diverses séances)
- L'Association canadienne des automobilistes est opposée à l'augmentation des taxes sur les carburants.
- Enbridge Consumers Gas estime que les répercussions négatives possibles des taxes sur les carburants pourraient en éclipser les avantages.
- Saskatchewan Trucking Association : Les taxes sur les carburants ne constituent pas une option viable. Elles pénaliseraient les camionneurs canadiens par rapport au reste de l'Amérique du Nord.
- La Commission des transports des provinces de l'Atlantique : Les protestations actuelles justifiées par l'augmentation des prix du carburant font la preuve de la faible tolérance du public à l'égard de ces augmentations, et l'augmentation des coûts de l'énergie aurait des répercussions négatives sur l'économie canadienne.

D'autres intervenants avaient des opinions divergentes sur la valeur et la capacité d'acceptation par le public des taxes sur les carburants. Les présentations suivantes, par exemple, étaient en faveur de l'option d'une augmentation des taxes sur les carburants :

- Municipalité régionale de Halifax : Le conseil municipal de Halifax a approuvé des augmentations des factures d'eau courante, afin de réunir 200 millions de dollars pour régler le problème de la pollution du port. Le public acceptera des augmentations des coûts (et les inconvénients associés), s'il constate des avantages concrets sur le plan de l'environnement. (Séance de Halifax)
- Conseil du transport urbain de l'Association des transports du Canada : L'augmentation des taxes sur le carburant constitue la méthode la plus simple pour instaurer un mécanisme de fixation des prix qui soit compatible avec les objectifs de changement climatique.
- West Coast Environmental Law : Les mesures relatives aux transports doivent être combinées soit à une augmentation des taxes sur les carburants, soit à des instruments

commerciaux à l'échelle de l'économie globalement, voire les deux, afin de garantir la synergie.

- Resource Conservation Manitoba appuie des augmentations progressives et continues des taxes d'accise sur l'essence et le diesel.
- STOP est en faveur de taxes supplémentaires sur les carburants, introduites de manière progressive. (Séance de Montréal)

La plupart des intervenants qui seraient en faveur d'une augmentation des taxes sur les carburants soulignent que la totalité ou une partie des recettes produites devrait être consacrée aux améliorations des transports. La mesure fiscale contribuerait donc à la réduction des GES, tant en tant que signal de prix qu'en tant que source de recettes pour financer les investissements dans les infrastructures à faibles émissions de GES. Certains des intervenants considèrent également cette option comme un élément essentiel à l'acceptation par le public. D'autres intervenants, tout en étant opposés aux augmentations de taxes sur les carburants, appuient la réservation de la totalité ou d'une partie des taxes existantes aux infrastructures et réseaux de transport, afin de réduire les émissions de GES. Par exemple :

- Municipalité régionale de Halifax : Une taxe spéciale, comme une taxe routière de 0,02 $ le litre de la Nouvelle-Écosse, qui permet de financer le réseau d'autoroutes, pourrait produire 6 millions de dollars par année pour les transports en commun. Telle est la stratégie que prône l'organisme. (Séance de Halifax)
- BC Transit : Les systèmes de transport en commun doivent bénéficier d'une aide pour accroître les infrastructures et le service, de manière à répondre à l'augmentation de la demande. Une taxe nationale sur les carburants réservée à ces fins serait une bonne idée, mais les recettes devraient être consacrées à l'étoffement des options et des systèmes de transport. (Séance de Vancouver)
- Better Environmentally Sound Transportation : Les taxes sur les carburants ou les mesures de tarification des stationnements seraient mieux acceptées si les recettes étaient investies dans les transports. (Séance de Vancouver)
- Resource Conservation Manitoba propose la création d'un fonds national d'amélioration des transports en commun financé à même les augmentations des taxes sur les carburants.
- Plusieurs sous-groupes ont recommandé également qu'une partie des taxes sur les carburants soit réservée aux améliorations des transports en commun et des transports en général. Un groupe a souligné que la probabilité d'acceptation par le public des mesures de taxation et de tarification serait accrue par l'établissement de liens entre ces modifications et des réductions bien précises d'autres taxes.

Nombre d'intervenants ont formulé des commentaires sur les réactions prévues du public à l'égard des augmentations de taxes, et souligné que les réactions actuelles à l'augmentation des prix de l'essence en constituent un indice. La BC Automobile Association estime que l'élasticité des prix de l'essence est telle que les prix ne suffiront pas à eux seuls à réduire suffisamment l'utilisation de l'automobile, à moins que d'autres facteurs ne soient également améliorés (séance de Vancouver). Le ministère des transports des T. N-O déclare que dans les régions éloignées, la population s'est ajustée à l'augmentation des coûts du carburant. L'augmentation des taxes sur les carburants et d'autres mécanismes de tarification n'auront vraisemblablement pas beaucoup

d'incidence sur les émissions, étant donné l'acceptation de coûts d'exploitation élevés. (Présentations écrites)

D'autres intervenants ont formulé des commentaires sur le rôle des taxes sur les carburants dans la promotion délibérée de certains carburants ou modes de transport. Par exemple :

- Plusieurs entreprises de gaz naturel ont souligné l'importance du maintien de la différence de prix entre le gaz naturel et les carburants conventionnels utilisés pour les véhicules. (Plusieurs séances)
- La Nouvelle-Écosse ne taxe pas les carburants utilisés par les chemins de fer. Une différence de taxation de ce type peut produire certains effets similaires à ceux d'une taxe à vocation spéciale. (Séance de Halifax)

Enfin, les intervenants ont formulé plusieurs autres commentaires concernant les taxes sur les carburants et les mesures connexes, entre autres :

- Ontario Good Roads Association : Il est injuste de transférer le fardeau aux municipalités en milieu rural par l'adoption de mesures applicables en milieu urbain, comme une taxe urbaine sur le carburant, le dégrèvement fiscal pour le transport en commun payé par l'employeur ou des subventions du transport en commun. Les municipalités devraient recevoir 10 cents des 30 cents du litre en taxes imposées par les gouvernements fédéral et provinciaux, répartis sur la base du nombre de kilomètres voyagés par les véhicules. (Séance de Toronto)
- SNC-Lavalin : Il devrait y avoir une surtaxe sur la consommation des véhicules à forte consommation de carburant. L'annonce d'une augmentation graduelle de taxe produirait de meilleurs résultats qu'un changement soudain. (Séance de Montréal)
- Mouvement Au Courant : Une autre idée a été présentée selon laquelle des permis d'émission transférables seraient remis aux personnes. Ainsi, chaque adulte aurait à son crédit une allocation annuelle d'émissions de gaz à effet de serre. Ceux dont les crédits ne sont pas nécessaires pourraient les vendre à des conducteurs de voiture, qui pourraient payer leur carburant soit en argent comptant, soit avec leurs crédits de gaz à effet de serre. (Séance de Montréal)

Uniformisation des règles du jeu

Nombre d'intervenants étaient préoccupés par le degré d'uniformisation des règles du jeu entre les différents modes de transport, du point de vue du traitement fiscal, des subventions et des politiques utilisateur-payeur. Transport 2000, par exemple, soutient que :

- les taux d'amortissement du matériel ne sont pas uniformisés entre les modes : par exemple, le taux appliqué aux chemins de fer est inférieur à celui qui s'applique au secteur aérien;
- les autres modes de transport acquittent des droits d'utilisateurs (p. ex., pour les routes), au chapitre des coûts de fonctionnement. Seules les sociétés de chemin de fer doivent investir dans les coûts d'exploitation des voies et leur taux d'amortissement est de 7 % par année.

Par contre, l'Atlantic Provinces Trucking Association déclare :

- l'industrie du camionnage est préoccupée par le traitement fiscal inéquitable des chemins de fer et de l'industrie du camionnage. Les camions sont surtaxés. La provision pour les coûts en capital n'est pas compétitive avec celle qui s'applique aux concurrents situés au nord et au sud de la frontière, au sein des différents modes. (Séance de Halifax)

Un certain nombre d'intervenants sont parvenus à la conclusion générale que nous avons besoin d'une analyse adéquate de l'ensemble des coûts associés à chaque mode, ce qui inclut l'examen du régime de taxation, des droits, des frais, des subventions et des facteurs externes. Cette analyse fournirait la base d'une « uniformisation des règles du jeu ».

3.4 AUTRES ENJEUX

Dans cette section, des observations complémentaires choisies ont été résumées. Ces commentaires portent sur trois grands thèmes : planification intégrée des transports, problèmes de données et d'analyse, et classification des mesures.

Planification intégrée des transports

Un certain nombre d'organismes, et plusieurs sous-groupes, ont parlé de la nécessité d'une planification intégrée des transports. Par exemple :

- West Coast Environmental Law recommande que le gouvernement fédéral applique des exigences minimales à la planification intégrée du coût total des transports, à titre de condition préalable au financement fédéral des infrastructures de transport (présentation écrite). Better Environmentally Sound Transportation propose également qu'un programme de planification des transports les plus économiques fasse de cette exigence l'une des conditions préalables au financement fédéral dans les transports, et l'organisme propose de plus que la stratégie nationale d'investissement dans les transports (SNIT) fasse l'objet d'une planification du moindre coût avant toute approbation. (Séance de Vancouver)

- Un sous-groupe de *Vancouver* réclame une politique intégrée en matière de transport, basée entre autres sur le développement durable. Des groupes de *Winnipeg, Toronto et Montréal* ont proposé que le Canada crée un cadre de politique intégré et un fonds d'infrastructures qui soient reliés aux objectifs de réduction des GES (similaires aux. TEA 21 des États-Unis).

Sur un point connexe, M. Mark Bunting soutient que les changements pourront se faire seulement par l'intermédiaire d'institutions à l'écoute des besoins des consommateurs, ce qui est plus probable dans un environnement commercial où le gouvernement appuie et dirige les actions privées. De plus, il croit que la mesure préférée du Rapport sur les options relativement aux rôles gouvernementaux directs ne réussira pas plus maintenant que par le passé. (Présentation écrite)

Problèmes de données et d'analyse

Les intervenants ont également soulevé diverses questions en rapport avec les données et l'analyse. La liste qui suit constitue un sommaire des grands points soulevés :

- Nombre d'intervenants conviennent avec la Table des incertitudes et des lacunes relatives à certaines données. Par exemple, un sous-groupe de Vancouver souligne que la fiabilité des données est incertaine (particulièrement en ce qui concerne les véhicules lourds). Un sous-groupe de Toronto a formulé des réserves sur le calcul des coûts des divers carburants de remplacement, particulièrement le gaz naturel. L'ACCV convient que des analyses complémentaires sont requises, afin d'éviter d'aggraver les erreurs dans les résultats des modèles futurs. (Plusieurs séances)

- Les intervenants ont soulevé des questions précises sur les taux de pénétration ou les coûts prévus des diverses technologies, ou sur l'incidence commerciale des différentes mesures. Ces observations apparaissent, le cas échéant, dans d'autres parties du rapport.

- Les intervenants ont souligné également que les données complémentaires revêtiront une importance en rapport avec l'élaboration des mesures à venir. Par exemple, le sous-groupe de Halifax fait état de la nécessité de données relatives aux voyages de passagers, ce qui inclut des études sur l'origine et la destination, et des études sur le comportement.

- En dehors des enjeux propres aux données, certains intervenants ont soulevé des questions plus générales. Par exemple :

    - En se fiant à l'expérience relative aux mesures de la demande de transport, l'ICPP estime que le rapport est exagérément optimiste dans son évaluation des réductions et des coûts. Le manque d'uniformité des estimations se traduit en règle générale par des coûts faibles et des avantages très élevés et, en particulier, pour ce qui est de l'exemption de taxe des laissez-passer de transport en commun et des voies réservées aux VCER. L'ICPP estime également que l'analyse des taxes sur les carburants, qui avance des coûts annuels de 10 milliards de dollars pour accomplir les objectifs de Kyoto grâce à une taxe sur les carburants, révèle la valeur qu'accordent les consommateurs aux choix actuels en matière de transport, et contredit les estimations relatives aux autres mesures (250 millions de dollars d'avantage net pour 75 % des réductions nécessaires). Cette grande divergence remet en question la validité des résultats de mesures. L'ICPP estime également que les avantages complémentaires reliés aux polluants atmosphériques courants sont inexacts. (Diverses séances et présentations écrites)
    - Par contre, les intervenants de plusieurs villes ont soutenu que les coûts apparents de la réduction des émissions de GES présentés dans le Rapport sur les options étaient surestimés, étant donné qu'ils ne tiennent pas compte de la qualité de l'air, de la santé, de la congestion et des autres avantages connexes. (Plusieurs séances) Le Victoria Transport Policy Institute soutient également que le rapport de la Table a utilisé une

analyse technique du transfert de charge, qui surestime les coûts de la Gestion de la demande de transport (GDT) (l'établissement du coût du temps de déplacement surestime le coût de la GDT, dans le cas des mesures qui font appel au choix des consommateurs). Le Strathcona County Engineering and Environmental Planning soulève un point similaire, soulignant que l'inclusion du coût financier du temps dans une analyse économique signifie que la marche à pied, la bicyclette et les transports en commun sont généralement des modes de transport plus coûteux que l'automobile. (Séance de Vancouver et présentation écrite)

- Le Centre pour le développement viable estime que l'analyse du Rapport sur les options est basée sur des prévisions inexactes (sous-estimées) de la consommation d'énergie. L'augmentation moyenne de la consommation d'énergie dans les transports au cours des années 1990 a été de 2,2 %. En se basant sur ce taux de croissance, les émissions de GES par le secteur des transports au Canada devraient être réduites de 78 MT et non 54 MT. (Séance de Toronto)

Classification des mesures

Certains intervenants estiment qu'il conviendrait de corriger la base de classification des mesures. Ils estiment que la formule actuelle est basée sur le degré de difficulté, ce qui pourrait ne pas constituer la formule idéale pour déterminer les priorités. Par exemple :

- L'hypothèse de l'existence d'une corrélation entre le degré de difficulté et le coût, aux deux extrémités de l'éventail des options, est fausse. Les mesures qui sont difficiles d'un point de vue politique peuvent être peu coûteuses d'un point de vue économique; les mesures qui sont faciles d'un point de vue politique peuvent être coûteuses d'un point de vue économique. Il convient d'accorder la priorité à la viabilité à long terme. (Anthony Perl, University of Calgary, séance de Calgary)

- Les catégories sont basées sur le degré de facilité de la mise en œuvre des mesures. Il convient de préciser la terminologie; certaines des mesures les plus prometteuses ne contribuent pas beaucoup à la réduction des émissions de GES (sous-groupe de Calgary). On a effectué une analyse multi-critères basée sur le consensus, plutôt qu'une analyse technique de la rentabilité (sous-groupe de Vancouver).

- L'approche de la Table a consisté à classifier les mesures selon le degré de difficulté. Il pourrait en résulter que certains secteurs ne seraient pas considérés comme contribuant à l'objectif, étant donné que les mesures qu'ils seraient susceptibles de prendre sont difficiles d'un point de vue politique ou coûteuses d'un point de vue financier. Cela serait injuste et pourrait compromettre l'appui du public. (Société de l'assurance automobile du Québec, séance de Montréal)

- La Table a porté sa préférence sur un ensemble de mesures fragmenté qui reflète le désir de minimiser les risques d'engagement relativement aux coûts et avantages inconnus futurs, tout en favorisant l'égalité des efforts entre les provinces et les sous-secteurs du

domaine des transport. Ceci est très différent de la recherche de mesures qui permettraient d'atteindre les engagements pris tout en maximisant les avantages nets et l'efficience globale autant du secteur des transports que de tous les secteurs de l'économie. Un autre choix s'offre, notamment l'approche du « test d'évaluation des performances expérimental ». (Gillen & Morrison, Wilfred Laurier University, présentations écrites)

3.5 SYNTHÈSE

Le bref sommaire qui suit récapitule les grands points des sections 3.1 à 3.3, relativement aux mesures de réduction des GES proposées dans le secteur des transports :

- ***Éducation et sensibilisation :*** Les intervenants de tous les emplacements ont relevé le besoin crucial d'activités précoces et suivies d'éducation et de sensibilisation du public, en rapport avec le changement climatique et les transports. La sensibilisation fait la promotion du changement de comportement (même si cette activité effectuée isolément ne suscitera pas les changements requis) et elle pourrait contribuer au soutien des mesures stratégiques du gouvernement.

- ***Utilisation du terrain :*** Un grand nombre de participants se sont dits préoccupés par l'exclusion de la planification de l'utilisation du terrain du mandat de la Table. Au cours de toutes les séances, il a été recommandé d'intégrer l'utilisation du terrain et les transports. Il semble exister un consensus quant à la nécessité d'intégrer pleinement les enjeux reliés à l'utilisation du terrain aux programmes de mesures proposés dans le domaine des transports (particulièrement les mesures relatives aux passagers).

- ***Programme « transport de passagers » :*** Dans le cas du transport de passagers, les intervenants appuient les efforts visant à réduire la demande de transports, à remplacer les modes à fortes émissions de GES par des options moins polluantes, et à réduire les émissions de chaque mode. Les intervenants estiment qu'il est très urgent de mettre en œuvre les mesures fortement prioritaires. Le soutien manifesté était optimal à l'égard des volets suivants : mesures importantes et intégrées visant les transports en commun; efforts de gestion de la demande de transport; renforcement des liaisons ferroviaires interurbaines; et initiatives précises parmi lesquelles les laissez-passer de transports en commun sans taxe et les infrastructures pour piétons et bicyclettes.

- ***Programme « infrastructure du réseau routier » :*** Dans le cas des infrastructures routières, on constate un appui notable à l'application et à la réduction des limites de vitesse, qui représentent collectivement environ les deux tiers du potentiel de réduction des GES, pour toutes les mesures du programme analysées. Les intervenants appuient également la plupart des autres mesures les plus prometteuses, prometteuses ou moins prometteuses proposées par la Table, les avis relatifs aux voies réservées aux VCER étant partagés et certains intervenants formulant des réserves à l'égard des systèmes de transport intelligents (STI).

- ***Programme « transport de marchandises » :*** Dans le cas du programme transport de marchandises, nombre de participants se sont dits préoccupés par l'absence apparente de mesures relatives au transfert modal. Les mesures visant à encourager le renforcement de la coopération et du transport intermodes sont largement appuyées. Certains intervenants recommandent également des mesures plus « musclées « pour provoquer des transferts intermodaux importants. Sinon, les participants étaient généralement favorables aux mesures les plus prometteuses et prometteuses de la Table, à l'exception des mesures relatives aux camions plus longs, qui faisaient l'objet d'une forte opposition, mais qui étaient également appuyées par d'autres intervenants.

- ***Programme « véhicules routiers et carburants » :*** Quant au programme véhicules routiers et carburants, les intervenants se sont prononcés à la fois sur les mesures d'efficacité et les mesures reliées aux carburants. En ce qui a trait à l'efficacité, l'industrie automobile n'endosse pas nécessairement les objectifs de consommation de carburant, et elle s'oppose aux taxes avec remise, considérant ces mesures comme étant inefficaces et dispendieuses Tous les autres commentaires reçus à propos de ces mesures étaient favorables, certains intervenants soutenant que l'objectif harmonisé de réduction de 25 % des émissions n'était pas suffisant. En ce qui a trait aux mesures reliées aux carburants de remplacement, les intervenants soulignent le potentiel de contribution important de chacune des technologies de carburant de remplacement à la réduction des GES. Certains intervenants affirment que le Rapport sur les options sous-estime le potentiel, alors que l'industrie pétrolière croit que le potentiel est surestimé. La plupart des intervenants soulignent également l'importance des mesures d'incitation afin d'encourager le développement de certains carburants de remplacement. Des commentaires ont également été reçu concernant les avantages des améliorations des carburants conventionnels.

- ***Programme « émissions hors route » :*** La Table a reçu très peu d'observations sur le programme émissions hors route. Les intervenants ont admis que tant les véhicules et équipements que leur fonctionnement offraient des possibilités, mais ils n'ont formulé que des indications limitées.

- ***Taxes sur les carburants :*** L'opinion des intervenants sur le thème de l'augmentation des taxes sur les carburants était partagée. Toutefois, à l'échelle du pays, on a constaté un solide soutien à l'égard de la réservation d'au moins une partie des taxes sur les carburants pour financer les systèmes et les infrastructures de transport (particulièrement pour les modes à faibles émissions de GES, ainsi que pour les autres améliorations qui réduisent les émissions de GES).

- ***Données et analyse :*** Nombre d'intervenants ont exprimé leur préoccupation à l'égard des lacunes à ce chapitre. On s'accorde généralement avec l'opinion de la Table pour indiquer la nécessité d'accéder à de meilleures données et de mener d'autres analyses au cours des prochains mois pour remédier à cette situation.

- ***Autres commentaires :*** Nombre d'intervenants ont souligné que les mesures requises pour réduire de manière significative les émissions de GES nécessitaient des investissements notables et constants dans l'amélioration des services et des infrastructures de transport. Toutefois, les intervenants ont également souligné que cet effort contribuait à nombre d'autres objectifs, hormis la réduction des GES, ce qui inclut la réduction de la pollution atmosphérique et des problèmes de santé, la diminution de la congestion et un système de transport plus viable.

4. POINTS DE VUE RÉGIONAUX

Au cours des huit séances de consultation, les participants ont insisté sur l'importance de tenir compte des ***situations et des facteurs régionaux et locaux uniques***, lors de la conception et de la mise en œuvre des initiatives de réduction des GES dans le secteur des transports. Cela renvoie aux différences tant entre régions et provinces qu'au sein de chacune d'entre elles. À de nombreux emplacements, on a spécialement mentionné l'importance de tenir compte des ***besoins des utilisateurs des transports des secteurs nordiques et ruraux (y compris agricoles)***.

En dépit des situations et des contextes uniques, à l'échelle du pays, les participants ont également souligné qu'il ***existait des possibilités dans tous les secteurs*** et qu'on pouvait tirer de nombreux ***profits du partage des expériences entre les différentes compétences***. Par exemple, il a été souligné que les mesures qui convenaient aux grandes villes pouvaient également être pertinentes dans d'autres secteurs (villes plus modestes et collectivités rurales) et nombre de participants ont souligné l'importance de faire la preuve de l'utilité d'une mesure dans un secteur pour justifier son application à plus grande échelle.

De plus, dans chaque ville, les participants ont formulé d'autres enjeux ou observations de portée régionale. ***Les observations reliées aux mesures précises sont traités dans d'autres sections du présent rapport.*** Le sommaire ci-dessous souligne d'autres points plus généraux qui ont été soulevés dans chacune des villes. La source de l'observation est soulignée lorsque cela en facilite la compréhension. Les observations dont la source n'a pas été précisée ont été formulées par un présentateur ou lors des discussions et ils ne représentent pas nécessairement l'unanimité au sein du groupe.

Nota : Un sommaire complet des discussions tenues dans chaque ville figure en annexe A. Dans certaines villes, les participants ont mentionné des besoins d'infrastructure locale précise. Cela incluait, par exemple, les présentations de Vancouver relatives à de nouvelles structures construites sur le fleuve Fraser ainsi qu'à un autre passage sous le port, et à Calgary, à des rocades permettant aux véhicules de contourner Calgary. Ces suggestions ne sont pas mentionnées ci-dessous, mais on peut les trouver dans les sommaires des annexes.

Séance	Commentaires
Vancouver	• La ville de Vancouver considère le Rapport sur les options comme un grand pas en avant. Les idées relatives aux transports urbains s'inscrivent largement dans l'esprit des politiques de la ville de Vancouver et du District régional de Vancouver en matière de transports. • La Colombie-Britannique possède un certain nombre d'options intéressantes axées sur la technologie qui pourraient contribuer à « l'élan » adéquat requis. • Il convient de faire une plus grande place aux voyages de touristes dans l'analyse, étant donné que la Colombie-Britannique possède une industrie du tourisme importante. Cela pourrait inclure la prise en compte des initiatives de gestion de la demande de transport dans les collectivités de villégiature. • À l'heure actuelle, la longueur des voies réservées aux VCER dans le secteur de Vancouver est limitée. L'infrastructure actuelle n'est pas adéquate, d'où des émissions excessives et une grave congestion.
Calgary (inclut les observations relatives aux T. N-O)	• En Alberta, les émissions du secteur des transports représentent une plus faible proportion du total des émissions de GES que dans les autres provinces. Des réductions plus importantes des émissions de GES pourraient donc être possibles dans d'autres secteurs. • À Calgary, les études indiquent que les consommateurs sont beaucoup plus sensibles aux prix des transports en commun qu'aux prix des carburants et des stationnements. La décision récente de l'Alberta d'investir une partie des taxes provinciales existantes sur les carburants dans les transports en commun constitue une option souhaitable, qui devrait également être envisagée par le gouvernement fédéral. • Il pourrait exister des possibilités intermodales en Alberta, dont le transport intermodal de marchandises dans le corridor Canmore-Revelstoke et l'expansion des stationnements incitatifs pour le transport en commun dans les secteurs urbains. • Alberta produit la presque totalité des carburants de remplacement. Favorable à l'infrastructure de carburants de remplacement dans le corridor Edmonton-Calgary, et dans des destinations touristiques comme Banff et Jasper; possibilité de liaison avec un programme d'incitatifs aux parcs de véhicules pour les gros consommateurs de carburant, ainsi qu'avec un programme de sensibilisation. • Les T. N-O produisent moins de 0,2 % des émissions nationales de GES. Toutefois, le taux de croissance dépasse la moyenne nationale et les transports constituent le principal secteur. • Le ministère des transports des T. N-O demande si les stratégies de GES tiennent compte des besoins particuliers de la région et veillent à ce qu'aucune région en particulier ne soit excessivement touchée. Les T. N-O espèrent que l'initiative relative aux GES ne nuira pas au développement et plus précisément aux nouvelles routes, étant donné que l'amélioration de l'accès est essentielle à la mise en valeur des ressources dans la région.

Regina	• La Saskatchewan possède des possibilités de réduction des GES. Par exemple, les carburants de remplacement comme le gaz naturel sont disponibles, tout comme les véhicules, l'infrastructure d'approvisionnement et le savoir-faire. Les carburants biologiques affichent également un potentiel. La capacité de recherche existe. Les technologies de pointe sont exportées. SaskEnergy et d'autres entreprises bénéficieraient des stratégies relatives au gaz naturel et aux carburants de remplacement dans les transports. • Le concept du corridor de carburants de remplacement est intéressant en Saskatchewan (par exemple, le corridor Regina-Saskatoon). • La *Loi sur les transports au Canada* et l'abandon des lignes ferroviaires qui en résulte sont contraires aux politiques de réduction des émissions de GES. Les agriculteurs ne devraient pas être pénalisés du fait de l'augmentation des émissions de GES qui découlent de l'augmentation des distances d'expédition par la route. • La croissance de la transformation de ressources primaires en Saskatchewan réduirait l'expédition coûteuse de déchets (et émissions connexes). Des mesures d'incitation pourraient être instaurées afin d'encourager l'augmentation de la transformation en Saskatchewan – par exemple, mesures d'incitation comme l'échange de « droits d'émissions ».
Winnipeg	• Le Manitoba est une plaque tournante dans le domaine du transport, qui constitue un volet très important de l'économie du Manitoba. Le pourcentage de contribution de la province au PIB du Canada dans les transports (6,5 %) est supérieur à son pourcentage de population (3,8 %). La réduction des GES soulève à la fois des défis et des possibilités au Manitoba. • Les mesures prometteuses et les plus prometteuses de la Table conviennent au Manitoba. Cela est dû à une industrie du transport bien établie ainsi qu'à une industrie des carburants de remplacement déjà établie ou naissante. Le Manitoba possède des possibilités uniques de faire des progrès : la sensibilisation ou l'acceptation du problème demeure limitée; pourtant, les possibilités économiques sont très prometteuses. • L'absence de congestion constitue le problème du point de vue des transports en commun à Winnipeg. Il est trop facile de conduire. Les mesures qui améliorent le degré d'intérêt relatif des transports en commun devraient être appuyées.
Toronto	• La municipalité régionale d'Ottawa-Carleton a adopté une résolution qui endosse les orientations générales de la Table des transports sur le changement climatique. • La TCC et Go Transit ont prouvé que l'investissement dans les transports en commun favorisait leur utilisation. Toutefois, en Ontario, les transports en commun ont connu des réductions du financement, des augmentations des tarifs et une diminution du service. Le financement des immobilisations est inférieur aux besoins, d'où un vieillissement des parcs et un manque de capacité des voies et des véhicules. • Transport 2000 a étudié le financement du système routier de l'Ontario et conclu qu'un montant de 2 milliards de dollars de la dette provinciale annuelle pourrait être attribué au déséquilibre entre les coûts du système routier et les recettes perçues auprès des utilisateurs. • Il existe des possibilités de transfert modal dans les corridors à haut volume, comme Québec-Windsor, ce qui inclut les transferts au profit du transport de marchandises intermodal et du transport ferroviaire de passagers.

	• Plusieurs entreprises ontariennes voient des débouchés commerciaux importants dans certaines mesures de réduction des GES comme les STI et les carburants de remplacement. Par contre, certaines industries ontariennes (particulièrement l'automobile) sont préoccupées par le fait que certaines mesures pourraient avoir des répercussions économiques négatives, à moins d'être harmonisées avec les mesures américaines.
Montréal	• Au Canada, 25 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports. Au Québec, toutefois, cette proportion est de plus de 40 %. • La ville de Montréal est d'accord avec les mesures proposées. • SNC-Lavalin recommande que la contribution du secteur privé soit maximisée de manière à faciliter la mise en œuvre nationale et à tirer profit des avantages à l'échelon international (expertise, recettes et, en fin de compte, crédits de gaz à effet de serre). La réduction des émissions de gaz à effet de serre peut offrir des débouchés aux entreprises, sous réserve qu'elles adoptent une attitude proactive et innovatrice. • Le Conseil régional de développement de l'île de Montréal souligne que la diversité des régions exige qu'on fasse preuve de souplesse lors du choix des mesures. Le programme national peut fixer des objectifs et laisser aux autorités locales et régionales le choix des moyens. Il est essentiel que le gouvernement fédéral participe à la mise en œuvre des mesures. Ces mesures ne doivent pas menacer la compétitivité de la région et elles doivent donc être harmonisées avec celles des États-Unis.
Halifax (inclut des observations relatives aux autres provinces maritimes)	• La réduction des GES créera de nouvelles industries et la Nouvelle-Écosse a la possibilité de tirer profit de ces débouchés. • La municipalité régionale de Halifax envisagera une étude de faisabilité d'un train de banlieue dans un proche avenir. Les coûts qui seront déplacés (notamment la nécessité d'aménager des stationnements au centre-ville et d'élargir les routes) doivent être pris en compte dans l'équation avant de déterminer le coût ou l'avantage net. • Il existera des possibilités de faire le lien avec le gaz naturel de l'île de Sable (pour les véhicules au gaz naturel) en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. • Un certain nombre d'enjeux propres aux Maritimes incluent l'absence de lignes ferroviaires; l'importance et la compétitivité du rail, et la plus forte proportion des populations rurales.
St. John's	• Les interventions possibles du Partnership for New Generation Vehicles (PNGV) dans les secteurs éloignés doivent être prises en compte. PNGV étudie plusieurs technologies. Les technologies hybrides peuvent exploiter des carburants liquides conventionnels, même si ces carburants doivent être plus propres. L'infrastructure de carburants à Terre-Neuve permettra l'application de ces technologies. • La disponibilité des carburants de remplacement à Terre-Neuve constitue un enjeu important. Il n'existe aucune infrastructure à grande échelle pour des carburants autres que l'essence. Dans le cas du gaz naturel, il existe à la fois le coût de l'acheminement de l'approvisionnement dans la province, ainsi que le coût de l'infrastructure de distribution. • Le transport public transinsulaire est plutôt limité et privatisé. Il s'agit d'un problème secondaire pour l'instant, même s'il est important.

5. CONCLUSION

À la fin de chaque assemblée de consultation, les participants ont été invités à remplir un formulaire d'évaluation. Les formulaires remis ont révélé un degré élevé de satisfaction à l'égard des réunions. Les participants ont particulièrement apprécié la possibilité d'interagir avec les membres de la Table, ainsi que d'échanger leurs opinions avec les groupes représentant des intérêts divergents. Dans l'ensemble, les consultations peuvent être considérées comme un succès, étant donné la diversité des observations qui ont été formulées par un vaste éventail de groupes d'intervenants.

L'équipe de consultation est convaincue qu'un certain nombre de facteurs ont contribué à ce succès, parmi lesquels :

- Préparation soigneuse des séances
- Disponibilité de documents de fond comme points de départ des discussions, documents qui ont fourni analyses et mesures explicites
- Souplesse de l'ordre du jour et de la formule (pour tenir compte de la taille, des connaissances et des différences linguistiques et culturelles des groupes)

Les commentaires reçus étaient axés sur des thèmes ayant trait directement au travail de la Table. Certains membres de la Table ont souligné que plusieurs commentaires présentés faisaient état des résultats souhaités, plutôt que de proposer des mesures aux fins d'obtenir ces résultats, et qu'un peu plus d'emphase sur les mesures comme tel aurait été beaucoup plus profitable.

Les participants ont formulé un certain nombre de suggestions générales à prendre en compte lors des consultations futures :

- Ils étaient généralement très élogieux quant à la structure et à la gestion des assemblées. Ils ont apprécié la gestion rigoureuse du temps, de manière à respecter le temps imparti.
- Certains participants ont proposé que des modifications soient faites à l'ordre du jour, afin de mieux répondre aux besoins des séances comportant un plus grand nombre de participants et de présentations. Certaines réserves ont été formulées quant au rôle dominant joué dans certains groupes par des intervenants représentant des intérêts particuliers.
- Les participants ont également proposé qu'on ajoute des représentants d'intervenants complémentaires dans certains domaines, ce qui inclut les expéditeurs, l'industrie de la construction de routes, et les fournisseurs ou utilisateurs d'équipements récréatifs (pour le secteur hors route).
- Les participants des T. N-O. se sont dits déçus que des consultations n'aient pu être organisées dans le Nord.

Collectivement, les intervenants sont engagés dans le processus et la plupart souhaitent continuer à être informés ou à participer. Un certain nombre de participants ont proposé que des mécanismes précis de contribution des intervenants soient définis pour poursuivre le peaufinage des options. Il est clair que les consultations ont jusqu'ici fourni une base très utile à la poursuite de cette contribution.